

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah salah satu faktor yang signifikan dalam sebuah proses pembangunan suatu masyarakat. Dengan adanya transportasi, masyarakat akan dengan mudah melakukan suatu mobilitas dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan hidup mereka. Hal ini tentu amat menunjang keberlangsungan hidup mereka karena tanpa adanya suatu mobilitas maka dapat dikatakan bahwa suatu masyarakat akan menjadi sebuah kelompok yang terisolir.

Transportasi merupakan komponen yang signifikan sebagai tulang punggung dan perputaran ekonomi, sosial, politik dan portabilitas penduduk yang menjadi dan mengikuti perbaikan yang terjadi di berbagai wilayah daerah. Keterkaitan antara kemajuan berbagai bagian administrasi transportasi terikat erat dan saling bergantung sama lain. Dengan demikian kemajuan dan berbagai bidang harus ditopang oleh kemajuan dan perbaikan di bidang transportasi.¹

Transportasi darat Surabaya saat ini, terdiri atas angkutan umum dan angkutan pribadi. Kebutuhan angkutan umum tersebut dilayani oleh: bus kota, lyn, taksi, anggana, becak, dan kereta api Komuter.² Hal ini sesuai dengan yang dikatakan

¹ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987), hlm. 23.

² “Transportasi Surabaya” dalam Majalah Surabaya, dikutip dari sumber Internet <http://www.surabaya.go.id/transportasi.php-54>, diakses tanggal 29 April 2020.

Muchtarudin Siregar bahwa ciri pengangkutan di negara-negara sedang berkembang bersifat dualistik, di mana sekaligus beroperasi alat angkutan modern dan tradisional.³ Angkutan orang maupun barang masa kolonial hanya ada truk tradisional atau dokar yang ditarik tenaga manusia ataupun hewan. Selanjutnya pergantian peristiwa, kerangka transportasi darat Kota Surabaya bertambah dengan kehadirannya kereta api, yang muncul karena aktivitas yang masuk akal oleh pemerintah saat itu. Kemudian, mulai bermunculan transportasi yang lebih beragam. Muncul trem pada abad ke-19, berbekal izin pada 1886, *Ouster Java Stoomtram Maatschappij* (OJS)⁴ berubah menjadi administrator yang mengawasi. Jalur awal trem ini meliputi tiga jalur yaitu Ujung-Sepanjang, Mojokerto-Ngoro, dan Gemekan-Dinoyo. Trem ini mulai beroperasi pada tahun 1889. Trem-trem itu beroperasi setiap setengah jam. Seiring dengan perkembangan kota, OJS selaku pengelola terus membuka trayek baru, terutama di dalam Kota Surabaya. Pada tahun 1911 dimana sedang terjadi penstabilan pasokan listrik yang menyebabkan kerja para pekerja di wilayah perkotaan juga bertambah, membuat pihak OJS kembali membangun beberapa jalur-jalur trem baru dan juga menghadirkan jenis-jenis trem yang baru yaitu trem listrik.⁵ Tidak lama kemudian moda transportasi ini mati dikarenakan kesulitan dalam perawatan seperti mendapatkan

³ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Management Pengangkutan* (Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga, 1981), hlm. 4.

⁴ *Ouster Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) merupakan perusahaan kereta api swasta yang pernah beroperasi di Hindia Belanda. Perusahaan ini mengoperasikan trem uap di beberapa wilayah yakni Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Mojokerto, dan Kabupaten Jombang.

⁵ *Sepenggal Perjalanan Trem di Surabaya*, Historia.co.id, diakses pada 28 Oktober 2017.

suku cadang untuk melakukan peremajaan trem itu sendiri. Pada tahun 1967 pernah ada permintaan dari walikota Surabaya kepada Menteri Perhubungan untuk menghidupkan kembali pengoperasian trem listrik. Permintaan ini dilakukan karena pemerintah kota menganggap bahwa pengoperasian trem listrik jauh lebih dapat bertahan lama bila dibandingkan dengan bus Robur (merupakan produk dari *Volkseigener Betrieb/VEB Robur-Werke Zittau* yang berasal dari Jerman Timur) yang dalam waktu dua hingga tiga tahun sudah mengalami kerusakan. Trem listrik dianggap lebih memiliki kondisi material yang kuat dan tahan lama dibanding dengan alat transportasi yang lain. Hal ini dianggap tidak seimbang antara hasil yang diterima oleh bus Robur dengan biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah kota untuk perbaikan bus Robur.⁶ Permintaan dari walikota Surabaya tidak dikabulkan sehingga penggunaan trem berhenti secara total. Pada abad 20-an kota Surabaya memiliki moda transportasi yang terdiri atas dua jenis yaitu moda transportasi kota untuk pribadi, dan moda transportasi kota untuk umum. Untuk moda transportasi umum meliputi Bus Damri, Bemo. Moda transportasi kota untuk pribadi meliputi anggun, taksi, dan helikopter.

⁶ Bus *Robur* merupakan bus yang di datangkan dari eropa timur (Bulgaria) sekitar pada tahun 1960. Bus tersebut sejenis dengan bus angkutan umum dengan body penuh lengkungan. Nama asli bus ini adalah Well Robur pabriknya di Volkseigener Betrieb VEB Robur. Bus ini pada masa Soekarno kebanyakan bertuliskan jargon-jargon revolusi. Bus *Robur* yang masuk Indonesia bertipe LO 2500, bermesin tenaga maksimal 70 power speed. Pada tahun 1960 jumlah bus ini mencapai sekitar 2500 unit. Selain di Jakarta bus ini pernah di perbantukan ke kota-kota besar di Indonesia sebagai sarana transportasi massal.

Bus Damri mulai beroperasi di Surabaya pada tahun 1975. Keberadaan bus Damri bertujuan untuk memecahkan masalah kurangnya transportasi yang bersifat massal dan juga dapat memecahkan masalah kemacetan yang terjadi di Surabaya. Angkutan ini bersifat komersial agar masyarakat tidak terlalu terbebani dengan ongkos transportasi. Keberadaan bis kota Surabaya juga diharapkan sebagai tonggak dalam perkembangan alat angkut penumpang yang bersifat massal.⁷

Bemo merupakan salah satu moda transportasi hasil Kerjasama yang dilakukan oleh Pemerintah kota Surabaya mendatangkan bemo dari Jepang dilakukan oleh *Panglima Trading Coy Ltd.* Mendatangkan bemo dari negara lain terus dilakukan oleh pemerintah Kota Surabaya. Bemo yang di impor pada saat itu berjumlah 100 buah, hal ini diperuntukkan untuk menambah jumlah angkutan umum dalam kota Surabaya. Bemo berjumlah 20 buah yang lainnya dibagikan dan digunakan di beberapa daerah tingkat II di Jawa Timur.⁸ Moda transportasi pribadi yang meliputi Taksi, Helicak dan angguna. Taksi Muncul pada tahun 1970-an dan telah beroperasi namun dalam jumlah yang relatif sedikit dan terkenal dengan mahalnya tarif yang dikenakan. Taksi mengalami kenaikan jumlah dan mulai mempergunakan argometer ketika memasuki dekade 1980. Untuk Moda transportasi pribadi selain taksi adalah Helicak. Helicak merupakan Bentuk becak motor yang ditawarkan kepada pemerintah Surabaya selain mobet, adalah helicak. Pengoperasian helicak di Jawa Timur, termasuk Surabaya telah

⁷ ”Bus Kota di Surabaya”, dalam majalah *Liberty*, no.1606, Juli 1984.

⁸ “Pemerintah Impor Kendaraan Baru”, *Surabaya Post*, Jumat 14 Mei 1968, hlm. 6.

mendapat izin dari Gubernur Jawa Timur, yang terangkum pada surat balasan kepada PT Italindo tanggal 28 Oktober 1970, yang menyatakan bahwa Gubernur tidak keberatan perihal pengoperasian kendaraan tersebut. Helicak secara resmi beroperasi di Surabaya pada tanggal 17 Desember 1976.

Angguna muncul pada tahun 1988 dan mulai beroperasi di Surabaya sebagai pengganti Helicak. Peralihan Helicak dengan Angguna sendiri dikarenakan helicak dianggap menjadi transportasi yang lamban dalam jajaran angkutan umum di Surabaya saat itu⁹. Alasan tersebut tercantum dalam surat Paguyuban Pengemudi Becak Surabaya yang ditujukan kepada walikota Surabaya tertanggal 8 November 1982. Angguna digunakan sebagai salah satu jawaban atas bantuan pemerintah terhadap pengemudi helicak oleh otoritas publik, yang banyak dari mereka sebenarnya hidup dalam kemiskinan dengan asumsi mereka hanya bergantung pada bayaran dari pengemudi helicak, bahkan untuk memenuhi kebutuhan hidup mereka, mereka belum tidak memadai. Rendahnya upah juga karena semakin banyaknya helicak yang bekerja di Surabaya, bahkan banyaknya helicak dari Jakarta yang datang ke Surabaya yang membuat jumlah helicak di Surabaya semakin liar. Dari kejadian ini, bisa dikatakan bahwa bantuan pemerintah terhadap pengemudi helicak belum tercapai.

Oleh karena itu, dengan penataan kendaraan baru ini, otoritas publik percaya bahwa pengemudi dapat memperoleh bayaran lebih dari ketika mereka menjadi

⁹ Arsip Kota Surabaya, no. 53179 box 2004, perihal petunjuk pelaksanaan kendaraan pengganti Becak bermotor.

pengemudi helikak. Karena kendaraan ini dipandang sebagai tambahan penghasilan sopir helikak. Pemerintah menganggap moda transportasi lebih terkini, aman dan nyaman untuk penumpang selain itu juga dapat membawa barang, karena ada bagasi yang dapat diisi oleh barang-barang seperti televisi dan lemari es. Bisnis transportasi ini bukan hanya sebagai portabilitas barang dan orang yang dimulai dari satu tempat kemudian ke tempat berikutnya secara statis dan kondisi, namun transportasi itu dicoba sepanjang waktu untuk meningkatkan dan kemajuan sesuai kemajuan peradaban dan inovasi. Oleh karena itu, transportasi diupayakan sepanjang waktu untuk ditingkatkan dan ditingkatkan, sehingga kemampuan yang lebih baik akan tercapai.¹⁰

Transportasi merupakan salah satu bagian utama dalam kerangka hidup dan kehidupan, kerangka pemerintahan dan kerangka sosial. Kondisi sosial wilayah tersebut berdampak pada pelaksanaan di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk mempengaruhi kapasitas transportasi untuk melayani kebutuhan daerah setempat. Di wilayah perkotaan polanya adalah pertumbuhan penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran dan urbanisasi.¹¹ Kurang maksimalnya sistem transportasi dapat mengganggu kemajuan suatu wilayah/kota, mempengaruhi efektivitas ekonomi metropolitan, dan bahkan menyebabkan berbagai kemalangan. Isu disparitas, misalnya,

¹⁰ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi Dan Management Pengangkutan* (Jakarta: Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga, 1981), hlm. 9.

¹¹ Siti Aminah, *Transportasi Publik Dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*, (Vol.20 No 1 , 2007), hlm. 1.

dapat menimbulkan isu persahabatan, kemelaratan (metropolitan/kemiskinan negara) dan kecemburuan sosial.

Akibat dari kegagalan sistem transportasi antara lain pembangunan jalur yang menyingkirkan penduduk akibat pembebasan lahan, perambahan ruang- ruang jalur oleh orang dagang kaki lima, pemakaian ruang jalan guna lahan parkir secara ilegal, serta kian terpinggirkannya angkutan umum tradisional semacam becak dan sebagainya yang berpotensi menghasilkan kemiskinan di kota.

Kota Surabaya menjadi salah satu kota yang mengalami pertumbuhan lumayan pesat. Menjadikan kota Surabaya sebagai pusat perdagangan, pembelajaran, maritim, pariwisata terus alami pertumbuhan pesat. Transportasi di Surabaya alami pertumbuhan yang pesat bersamaan dengan pertambahan jumlah penduduk, meningkatnya peluang kerja, serta meningkatnya pemasukan warga. Surabaya dianggap selaku tempat yang sangat strategis guna menemukan pekerjaan yang bisa menghidupi warganya. Keseluruhan akses transportasi publik didukung dengan keberadaan halte yang strategis, seperti Terminal Joyoboyo, Bratang, Jembatan Merah, Purabaya, serta Oso Wilangan. Sebaliknya stasiun kereta api pula terletak di kawasan yang strategis pula di Stasiun Surabaya Gubeng, Semut, Wonokromo, Pasar Turi, serta sebagian shelter kecil. Sebagai tempat transit kereta api yang mempunyai kedekatan Surabaya- Sidoarjo- Porong serta Surabaya- Gresik- Lamongan. Di kota Surabaya yang tumbuh lumayan pesat ini pasti membuat pemerintah Kota Surabaya dari dahulu terus berbenah dalam bermacam aspek infrastruktur tercantum transportasi khususnya

angkutan universal. Dengan begitu pemerintah kota Surabaya memiliki kriteria dalam untuk memastikan kategori transportasi massal yang hendak dioperasikan di Surabaya.

Transportasi massal yang hendak dioperasikan di Surabaya wajib mempunyai daya tarik untuk warga luas supaya beralih dari kendaraan individu ke angkutan massal. Guna menunjang daya tarik tersebut rencana angkutan massal yang hendak diterapkan di Surabaya wajib mempunyai aksesibilitas daerah yang luas, wajib memiliki kepastian waktu, memberikan kenyamanan untuk pengguna angkutan massal, serta menjamin rasa nyaman untuk pengguna angkutan massal. Moda angkutan universal massal wajib mempunyai aksesibilitas daerah yang luas. Aksesibilitas daerah yang luas dimaksudkan supaya angkutan universal massal sanggup menjangkau segala kawasan di Surabaya, mulai dari kawasan perkampungan sampai ke pusat perkotaan. Supaya tujuan dapat tercapai, Pemerintah Kota Surabaya membagi tiga tipe angkutan universal massal cocok daerah yang hendak diaksesnya. Tiga tipe angkutan universal massal tersebut merupakan angkutan utama, angkutan cabang, serta angkutan ranting.

Tidak semua moda transportasi di Surabaya mampu bertahan, seiring perkembangan kota dan tuntutan regulasi serta semakin banyaknya angkutan umum yang sedang diproyeksikan oleh pemerintah sendiri membuat sebagian angkutan umum yang tidak bisa bertahan atau mengikuti arus perkembangan akan terpinggirkan. salah satunya adalah Angguna (Angkutan Serba Guna) yang sejak tahun 1988 sudah beroperasi di jalanan kota Surabaya. bentuk fisik yang unik dengan mempunyai lima tempat duduk dan bagasi luar yang luas, masyarakat banyak memanfaatkan Angguna.

Angkutan kelas menengah bawah tersebut yang pasti menjadi pilihan penumpang dengan banyak barang bawaan.

Angguna sempat menjadi angkutan umum primadona yang ada di Surabaya disebabkan banyak tersedia atau banyak *ngetem* di tempat-tempat strategis seperti pasar, stasiun serta dan tempat seperti terminal. pada tahun 1990-an menjadi tahun di mana Angguna banyak dan bisa di jumpai hampir di setiap jalanan kota Surabaya karena masyarakat Surabaya sendiri lebih banyak menggunakan angguna.

Angguna (Angkutan Serba Guna) merupakan angkutan umum di Surabaya berbentuk *colt station* berwarna kuning dengan roda empat. Angkutan ini di beberapa tempat terparkir, dengan sesekali hilir mudik di jalan raya, namun bukan mengangkut banyak, melainkan barang yang biasanya dalam jumlah yang cukup banyak. Dahulu, angkutan ini dianggap sebagai salah satu angkutan umum yang ekonomis karena tidak memiliki rute tetap dan mengantar penumpang hingga ke depan rumah. Hal ini tidak mengherankan, karena menurut sifat jasanya angguna merupakan alat angkutan perorangan/terbatas.¹² Penumpang pun sendiri tidak perlu khawatir ketika membawa banyak barang bawaan yang dibawa, karena Angguna sendiri mempunyai Box atau tempat untuk menaruh barang bawaan penumpang yang lumayan luas.

Angguna sendiri adalah moda transportasi angkutan umum dengan tarif yang tidak berdasar pada kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah, tetapi tarifnya di

¹² Angkutan umum perorangan mencakup juga taksi, helikopter dan becak. Soerjono Soekarno, hlm 119-120.

sepakati di awal dengan sistem tawar-menawar. dengan sistem tersebut maka tidak ada yang dirugikan antara sopir dengan penumpang karena harga harus di sepakati oleh kedua belah pihak. angguna ini berbeda dengan mikrolet, len atau bus karena dari angkutan yang tarifnya bisa tawar menawar adalah angguna. oleh sebab itulah mengapa Angguna sempat menjadi primadona warga Surabaya pada tahun 1990-an.

Jumlah unit angguna yang dari ratusan unit pada awal kemunculannya pada tahun 1988 angguna kini mengalami penurunan dengan semakin unit yang tersedia dan beroperasi semakin membuat terpinggirkannya angkutan ini dengan jarang sekali dijumpai di jalanan besar kota Surabaya. bagaimana langkah pemerintah dengan tidak hanya menjadikan angguna sebagai barang yang di museum kan tetapi juga bisa di operasikan dengan peremajaan angguna, yang seperti di kota besar Jakarta yang meremajakan Bajaj dengan sedemikian rupa dan dapat beroperasi dengan baik di jalanan Ibu Kota. Jumlah unit yang tersedia dan masih operasional ini membuktikan bahwa angguna sendiri kini jumlah unit yang beroperasi tinggal puluhan atau bahwa bisa di hitung dengan jari. Hal ini menjadi pertanyaan bahwa kemana angguna yang jumlahnya ratusan? ataukah angguna terpinggirkan karena regulasi, unit suku cadang yang jarang ada atau kalah bersaing dengan angkutan umum lainnya yang memiliki fasilitas-fasilitas yang bisa dikatakan diidam-idamkan pada masyarakat modern di kota besar seperti Surabaya.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam tulisan ini secara khusus membahas tentang Sejarah Transportasi Angguna di Surabaya pada tahun 1988-1999. Sehubungan dengan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran angguna dalam mendukung mobilitas warga dan barang di Surabaya tahun 1988-1999?

1.3 Tujuan Dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui peran angguna dalam mendukung kelancaran mobilitas barang dan orang. Serta untuk mengetahui bagaimana peran angguna di Surabaya dalam menunjang perekonomian perkotaan. Faktor-faktor yang mendorong munculnya perkembangannya, dampak-dampak yang ditimbulkan dengan munculnya angguna sendiri di Surabaya. Yang *Kedua* penelitian ini juga ingin membahas bagaimana kebijakan-kebijakan yang menyangkut dengan transportasi yang khususnya tentang angkutan umum termasuk angguna. yang di dalamnya berisi kan tentang kebijakan ekonomi yang menyangkut tarif angkutan umum di Surabaya, dan menjelaskan bagaimana dan faktor-faktor apa saja yang mengakibatkan angguna mengalami kemunduran yang berdampak pada sedikitnya unit angguna yang masih bertahan hingga tahun yang ditentukan.

Manfaat dari penelitian ini adalah diharapkan menambah literatur karya ilmiah tentang permasalahan angguna, khususnya dari sudut pandang Kota Surabaya.

Selanjutnya manfaat dari penelitian ini juga diharapkan adalah dapat menambah wawasan dan pengetahuan bagi khalayak umum yang membaca penelitian ini.

1.4 Batasan dan Ruang Lingkup

Batasan spasial dan batasan temporal merupakan suatu ciri khas penulisan dalam disiplin Sejarah. Hal tersebut dilakukan agar dapat mempertajam dan memfokuskan persoalan yang dikaji.

Batas spasial yang dijadikan sebagai objek penelitian dalam kajian ini adalah kota Surabaya. Surabaya dipilih karena merupakan kota beroperasinya angguna sebagai angkutan umum. Kota Surabaya adalah ibukota sekaligus pusat pemerintahan Provinsi di Jawa Timur. Kota ini juga dikenal sebagai kota Pahlawan¹³.di Surabaya sendiri juga dianggap oleh banyak sebagian masyarakat sebagai Kota tempat beradu nasib selain kota Jakarta. Sudah lama Kota Surabaya juga menjadi pusat industri di Jawa Timur. Industrialisasi di Surabaya bukan hanya terjadi setelah masa kemerdekaan, jauh sebelum itu pada masa kolonial Belanda, Jawa Timur khususnya Surabaya terkenal sebagai daerah yang potensial tentu saja tidak bisa lepas dari letak Surabaya sendiri yang strategis. Pertumbuhan di bidang ekonomi kota ini juga seiring dengan pertumbuhan penduduknya. Dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat terhadap pelayanan di bidang jasa angkutan umum secara tertib , murah dan nyaman. Pemerintah kota Surabaya membuat kebijakan yang berkaitan dengan

¹³ Eva Maulina, *Becak di Surabaya pada tahun 1945-1975*, Skripsi pada jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, (Surabaya: UNAIR, 2006), hlm. 9.

transportasi umum termasuk transportasi darat. Salah satu kebijakan pemerintah kota Surabaya yang berkaitan dengan transportasi darat yakni dengan melakukan peremajaan salah satu angkutan umum yang bernama Helicak dengan beberapa alasan. Helicak dianggap sudah tidak memadai dipakai sebagai angkutan kota, baik dari segi teknis maupun estetika.¹⁴

Waktu menjadi aspek yang sangat penting dalam sejarah, karena sejarah senantiasa membahas masyarakat dari segi waktu, sehingga sejarah dapat dikatakan ilmu tentang waktu.¹⁵ Batasan waktu atau temporal yang digunakan dalam penulisan ini adalah dari tahun 1988 hingga tahun 1999. Pada tahun 1988 merupakan tahun munculnya angguna sebagai salah satu transportasi di Surabaya. Periode tahun 1988-1999 merupakan masa yang relatif kurang stabil di bidang politik dan ekonomi, hal ini menyebabkan banyak orang dari desa pindah ke kota (urbanisasi) dengan tujuan mencari pekerjaan atau menambah wawasan di sekolah. Urbanisasi ini berdampak pada penambahan volume penduduk yang tinggal di Surabaya. Dari banyaknya orang yang melakukan urbanisasi ke Surabaya dengan tujuan mencari pekerjaan, ada yang memilih untuk menjadi sopir angkutan umum salah satunya sopir angguna. Urbanisasi juga berdampak pada perkembangan angguna yaitu ketika tahun 1992, transportasi ini menjadi primadona atau menjadi angkutan umum yang paling banyak digunakan oleh orang-orang. Pada tahun 1999 dipilih menjadi batasan akhir dikarenakan angguna

¹⁴ *Surabaya Post*, 1 Desember 1989, hlm. 1.

¹⁵ Sardiman A.M, *Memahami Sejarah*, (Yogyakarta: BIGRAF Publishing, 2004), hlm. 39.

mulai menurun tingkat pemakaiannya. Hal ini disebabkan mulai muncul angkutan umum lain seiring dengan diterbitkannya kebijakan-kebijakan oleh pemerintah terkait transportasi umum kota dalam rangka untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

Rentang tahun 1988-1999 merupakan periode awal kemunculan angguna sendiri di Surabaya. pada rentang tahun 1988-1999 juga merupakan masa yang relatif stabil dalam bidang politik dan ekonomi. banyak penduduk dari desa melakukan urbanisasi bermaksud untuk merubah nasibnya dengan menjadi sopir angguna. Namun pada kenyataannya justru penduduk yang datang dari desa-desa ke kota menimbulkan kepadatan penduduk di kota. Perkembangan Angguna mencakup tahun-tahun tersebut, dimana pada masa kekuasaan Orde Baru berkuasa dan Surabaya dipimpin oleh Poernomo Kasidi. jumlah unit yang beroperasi sangat banyak di awal kemunculan angguna sendiri di Surabaya. pada tahun sekitar 1992 diyakini adalah masa dimana angguna menjadi angkutan umum primadona di Kota Surabaya. Selanjutnya pada tahun 1999 unit angguna tidak lagi sebanyak pada awal kemunculannya dikarenakan munculnya angkutan umum yang memiliki rute ke tempat-tempat yang mudah dijangkau atau imbas dari bagaimana kebijakan-kebijakan yang diterapkan dengan pergantian politik serta kebijakan Presiden serta pergantian Walikota mengenai angkutan umum terutama mengenai angguna.

Batasan temporal dari tahun 1988 hingga 1999 merupakan tahun-tahun Surabaya mengalami perkembangan dalam infrastruktur. Hal ini juga berdampak pada

berkembangnya transportasi sebagai penunjang perkembangan berbagai sektor kota. Pemerintah Kota Surabaya juga mulai memperbaiki dan membuka rute denah jalan kota sehingga melahirkan berbagai sarana transportasi di Surabaya.

1.5 Kerangka Konseptual

Transportasi merupakan hal yang sangat vital bagi pergerakan dan kelancaran arus barang ataupun manusia di kota besar seperti Surabaya. Menurut Rustian Kamaluddin, transportasi adalah jasa yang dipergunakan sebagai alat untuk memperoleh keuntungan-keuntungan ekonomis dalam berbagai kegiatan usaha dan hubungan kemasyarakatan. Fungsi transportasi dalam teori ekonomi adalah mengangkut atau membawa barang-barang dari tempat yang tersedia banyak barang ke tempat sedikit barang.¹⁶ Kata transportasi berasal dari kata latin ialah *transportare*, *trans* berarti seberang ataupun sebelah lain serta *portare* berarti mengangkat ataupun bawa. Jadi transportasi berarti mengangkat serta bawa (Sesuatu) ke sebelah lain ataupun dari tempat satu ke tempat yang lain. Tujuan Transportasi merupakan memberikan kemudahan dalam seluruh kegiatan warga. Kemudahan (aksesibilitas) ini dimaksud selaku mudahnya tempat tujuan itu tercapai meski jaraknya jauh ataupun dekat. Kemudahan ini bisa menyangkut bermacam aspek aktivitas, semacam mudahnya faktor- faktor penciptaan didapatkan, mudahnya data menyebar, mudahnya penduduk bergerak (mobilitas tinggi). Mobilitas dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia

¹⁶ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik Teori Dan kebijakan* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 39.

diartikan sebagai gerakan berpindah- pindah ataupun kesiapsiagaan untuk bergerak. Sementara itu secara etimologis mobilitas berasal dari bahasa latin yakni ‘mobilis’ yang berarti mudah dipindahkan ataupun banyak bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain; adanya kata sosial pada sebutan mobilitas sosial merupakan untuk menekankan kalau sebutan tersebut memiliki arti yang mengaitkan seorang ataupun sekelompok masyarakat dalam kelompok sosial. Dengan demikian itu bisa didefinisikan selaku usaha mengangkat ataupun bawa benda serta ataupun penumpang dari sesuatu tempat ke tempat yang lain.¹⁷

Hal yang harus diingat bahwa menulis sejarah menggunakan teori dan konsep ilmu-ilmu sosial dan pemikiran sederhana mengenai sebab dan akibat munculnya transportasi serta kebijakan-kebijakan yang berkaitan dengan transportasi adalah salah satu cara untuk membantu membangun dan menjelaskan bahan kajian yang diangkat, bukan hanya sebagai keharusan menjejerkan sebanyak mungkin teori dan konsep-konsep dari berbagai ilmu dan bidang sebagai kerangka berpikir yang memahami struktur dan proses sejarah yang ditentukan oleh dimensi. Dalam penulisan sejarah, apalagi yang menyangkut tentang sejarah transportasi yang menjadikan masyarakat sebagai pemeran aktif dalam bahasan sejarah yang amat kompleks dan luas. Kompleks dan luas dilihat dari sudut pandang temanya yang melibatkan segala aspek mengenai pengadaan transportasi (Anggana), kebijakan yang terkait transportasi tahun 1988-

¹⁷ Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987), hlm. 9.

1999, dan eksistensi dari munculnya hingga mengalami kemunduran atau sedikitnya minat masyarakat menggunakan angguna.

Menurut Sartono Kartodirjo dalam bukunya berjudul pendekatan Ilmu sosial dalam Metodologi Sejarah,¹⁸ pendekatan adalah cara menyeleksi serta menyusun data fakta berdasarkan konsep atau teori tertentu, antara lain dari ilmu sosiologi, antropologi, politik dan lain sebagainya. Metodologi dan pendekatan Ilmu yang berkaitan dengan tema bagi sejarah sungguh-sungguh meningkatkan analisisnya; lebih tampil unsur-unsur dan dimensi-dimensinya, juga jaringan yang kompleks. Pendekatan yang digunakan pada penulisan karya in adalah pendekatan multidimensional, khususnya yang mencermati tentang kebijakan-ekonomi. Hal yang dilakukan agar gambaran permasalahan yang diangkat pada kajian ini menjadi lebih utuh dan menyeluruh sehingga dapat menghindari kesepihakan dan determinisme.

Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Transportasi diartikan pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.¹⁹ Dengan begitu kehadiran transportasi sangat membantu di kehidupan sehari-hari. Selain itu Transportasi juga terdapat empat unsur pokok transportasi, yaitu: jalan, kendaraan dan alat angkutan, tenaga penggerak, dan terminal.²⁰ Dengan diketahuinya komponen

¹⁸ Kuntowijoyo, *Metodologi Sejarah*, (Yogyakarta: Tiara Wacana Yogya, 2003), hlm, 39.

¹⁹ *Kamus Besar Bahasa Indonesia Online*

²⁰ Abdul Kadir, *Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, (Vol.1.No 3 April 2006) hlm, 121.

utama transportasi yang saling berkaitan dan bekerja sama dalam mengantisipasi permintaan dari manusia dan barang yang melayani wilayah perkotaan. Transportasi perkotaan dengan munculnya sebuah kebijakan pemerintah kota untuk memberikan sebuah fasilitas publik yang dapat menunjang kelancaran mobilitas masyarakat kota. dalam sistem transportasi perkotaan bisa dimaksud sebagai suatu kesatuan merata yang terdiri dari komponen-komponen yang silih menunjang serta bekerja sama dalam pengadaan transportasi pada daerah perkotaan. Sistem transportasi secara merata (*makro*) bisa dipecahkan jadi sebagian sistem yang lebih kecil (*mikro*) yang silih terpaut serta silih pengaruhi.

Dalam sistem transportasi sendiri sedikit banyak terdapat hubungan antara hubungan dasar sistem transportasi dengan sistem kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat. Banyaknya permintaan pada bidang transportasi sendiri berasal dari manusia serta barang timbul dikarenakan oleh aktivitas kehidupan sosial ekonomi berupa tuntutan untuk pemenuhan kebutuhan hidup manusia akan barang, pangan, serta kebutuhan hidup manusia untuk memenuhi aktivitas sosial seperti mengunjungi kerabat, menuntut ilmu, kegiatan keagamaan, rekreasi serta kegiatan lainnya. Sedangkan objek pemenuhan kebutuhan manusia secara fisik mempunyai jarak dari diri manusia itu. Di sinilah letaknya keberadaan (eksistensi) dari pada transportasi untuk mendukung dan mempermudah manusia dalam mencapai kehidupan sosial dan ekonominya.²¹

²¹ *Ibid.*, hlm.

Sesuai dengan perkembangan zaman pada saat ini, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial ekonominya tentu akan selalu mengalami perubahan seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan IPTEK, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi. Keseluruhan hal ini berada dalam satu wadah yang menyeluruh dan dapat disebut sebagai sistem aktivitas.

Dari sini terlihat jelas bahwa transportasi memiliki keterkaitan yang erat kaitannya dengan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia,²² dalam sistem aktivitas transportasi dari waktu ke waktu akan terus mengalami perkembangan sejalan dengan kebutuhan dan perubahan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia. Namun, bertolak kerangka yang telah dijelaskan jika dilihat secara keseluruhan sebagai suatu sistem yang luas dan pola hubungannya seperti dalam jangka pendek, , jangka menengah, dan jangka panjang dan dari semua dampak keseluruhan selalu ada pertimbangan mengenai lingkungan yang menjadi tanggung banyak semua pihak.

Kegunaan dan Tujuan Transportasi secara umum dapat dikelompokkan menjadi; peranan transportasi pada peradaban manusia, peranan transportasi pada ekonomi, peranan transportasi dalam sosial, peranan transportasi dalam politik dan peranan transportasi dalam lingkungan. Pada bidang tersebut, transportasi banyak macam dan moda transportasi secara umum menurut sub sektor secara geografis akan memberikan pelayannya masing-masing. Di antaranya ada Moda transportasi di Darat, yakni transportasi yang hanya melewati jalan raya. Sebenarnya moda transportasi darat

²² Fidel Miro MSTR, *Sistem Transportasi Kota*, (Bandung: Tarsito 1997), hlm. 8.

mempunyai ciri khusus, terletak pada cakupannya yang luas secara geografis fisik serta geografis administrasi.

Secara Geografis fisik terdiri dari moda transportasi pada jalan rel (Kereta api), moda transportasi perairan pada daratan (Melalui sungai, danau dan laut), moda transportasi pipa dan transportasi pada jalan raya. di samping itu, cakupan yang luas secara geografis administrasi (wilayah pelayannya), moda transportasi di darat dapat terbagi atas transportasi dalam kota, transportasi antar kota, transportasi dalam satu provinsi, transportasi antar kota lain provinsi, transportasi desa serta transportasi lintas batas atau dapat disebut transportasi lingkup internasional.

Moda transportasi secara geografis administrasi, mungkin bisa terbagi kepada moda transportasi secara geografis fisik karena satu wilayah pelayanan moda transportasi secara geografis administrasi, bisa saja menggunakan moda transportasi tertentu secara geografis fisik.²³ Selanjutnya moda transportasi di Laut, moda transportasi di laut baik angkut maupun penyediaan/pengelolaannya tidaklah serumit di darat karena hanya satu sarana yang bergerak di Laut yaitu kapal-kapal yang disediakan atau dikelola oleh BUMN Pelni, Djakarta LLOYD dan swasta seperti Samudera LLOYD dan lain-lain dan di segi wilayah pelayanannya pun hanya satu yakni antar kota dan antar provinsi serta antar Negara tidak mungkin kapal laut akan melayani angkutan desa atau kota. Dan juga Moda transportasi di udara seperti halnya di laut, moda angkutan di udara juga tidak sekompleks moda transportasi darat baik

²³ *Ibid.*, hlm. 38.

dari segi wilayah pelayanannya (geografis administrasi) atau segi alat angkutnya (kendaraan). Alat angkut udara hanya satu yakni pesawat terbang yang disediakan / dikelola oleh pemerintah melalui BUMN Garuda dan Merpati serta swasta seperti Sempati air, Mandala, Bouraq, dan lain-lain.²⁴

Angguna sendiri merupakan jenis transportasi darat yang muncul dan ada di Surabaya tahun 1988. Angguna adalah moda transportasi yang dapat dijumpai di terminal, stasiun dan tempat-tempat perbelanjaan seperti pasar. dan angguna mempunyai bentuk fisik yang unik dan memiliki ciri khas berwarna kuning dan terdapat box untuk tempat barang bawaan penumpang. dan tempat duduk atau kapasitas ada 5 tempat termasuk untuk sopir. Angguna juga sebagai moda transportasi yang dianggap mampu dan layak menggantikan Helicak yang dianggap sudah tidak layak untuk beroperasi. Sejak kemunculan jenis angkutan baru ini mampu untuk meningkatkan kesejahteraan bagi sopir angkutan umum khususnya para sopir angguna yang sebelumnya mengendarai Helicak.

1.6 Tinjauan Pustaka

Dalam suatu penulisan sejarah diperlukan adanya referensi yang dijadikan penunjang suatu penulisan, begitu juga dalam tulisan ini, digunakan beberapa referensi sebagai tinjauan untuk menunjang penelitian ini. Permasalahan yang diangkat ialah mengenai moda Angguna di Surabaya, karena itu referensi yang didapatkan tidak jauh

²⁴ *Ibid.*

dari permasalahan transportasi. Ada beberapa jurnal dan buku yang sedikit menyinggung dalam referensi tentang transportasi perkotaan. Jurnal berjudul *Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif Green Politics* Ditulis Defrina Sukma Satiti . Jurnal ini menjelaskan peran serta pertimbangan apa saja yang perlu dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam menyusun kebijakan untuk mengatasi dampak ekologi akibat sektor transportasi. Metode penelitian yang digunakan pada penelitian adalah kualitatif deskriptif. Teknik pengambilan informan dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive sampling*. Data-data penelitian yang diperoleh dari hasil penelitian terdahulu yang terkait, dokumen-dokumen transportasi perkotaan, dan wawancara mendalam. Proses pada analisis data dilakukan dengan cara mengelompokkan data, serta menganalisis antara dokumen terkait dengan hasil dari wawancara. Pada validitas data diuji menggunakan triangulasi sumber-sumber data. Selanjutnya *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan* Ditulis, oleh Siti Aminah. Jurnal ini menjelaskan tentang bagaimana permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan Transportasi publik di wilayah perkotaan. Di mulai dari Paradigma Transportasi publik yang di dalamnya membahas bagaimana masalah-masalah yang biasa menjadi problem bagi pemerintah maupun pihak-pihak swasta yang ikut berperan dalam mengelola Transportasi publik. jurnal ini juga terdapat bagaimana bahasan tentang bagaimana sistem transportasi berkelanjutan yang lebih memaksimalkan akomodasi aksesibilitas dengan meminimalkan dampak negatif serendah mungkin.

Selanjutnya yaitu *Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, karya Abdul Kadir. Menjelaskan Tentang Klasifikasi Transportasi dengan diklasifikasikannya menurut macam atau moda atau jenisnya. Peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi. Serta menjelaskan bagaimana ada apa saja dampak yang dari perkembangan transportasi yang berdampak bagi pertumbuhan ekonomi nasional. antara lain adalah bagaimana dampak negatif yang ditimbulkan dari perkembangan transportasi, bahaya apa saja yang berdampak bagi manusia sebagai konsumen atau pengguna. dan juga sedikit menjelaskan bagaimana transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi Nasional sendiri. Kemudian Jurnal yang berjudul *Angkutan Massal Sebagai Alternatif Mengatasi Persoalan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Surabaya* Karya Anas Tahir. Jurnal ini berisi kan bagaimana tentang penjelasan-penjelasan penyebab utama kemacetan lalu lintas di kota Surabaya dengan rasio-rasio yang didapat dari sumber yang dapat dipercaya. selain itu juga terdapat analisa tentang kondisi lalu lintas secara umum, analisis Kondisi angkutan umum. Dijelaskan pula bagaimana sistem penggunaan, sistem manajemen lintasan rute, serta penjelasan mengenai penumpang angkutan umum. Terdapat diagram-diagram yang memberikan penjelasan yang begitu membantu dan mempermudah dalam memahami. Metode penelitian yang digunakan adalah dengan mengambil permasalahan kemacetan lalu-lintas di Kota Surabaya, Jawa Timur.

Selanjutnya ada buku-buku yang sedikit menyinggung dan memberikan teori serta konsep yang menjadi penunjang penulisan ini. Buku yang berjudul *Sistem Transportasi Kota* yang ditulis Fidel Miro. Buku ini berisi kan tentang Sistem-sistem

transportasi yang secara umum yang ada di perkotaan dengan segala permasalahan-permasalahan yang menyangkut Sistem Transportasi. Sistem Transportasi kota Sendiri juga tidak mungkin lepas dari berbagai kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah Kota. di dalam buku ini sendiri juga dijelaskan bagaimana klasifikasi berbagai sistem-sistem transportasi kota dari mulai pembayaran hingga hal-hal yang berkaitan dengan Transportasi di Kota pada umumnya. Selanjutnya buku yang berjudul, *Ekonomi Transportasi* Karya Prof. DRS. Rustian Kamaluddin. Buku ini menjelaskan tentang segala persoalan-persoalan tentang segala yang berkaitan dengan Transportasi. di dalam buku ini dijelaskan tentang klasifikasi transportasi yang ada di Indonesia. juga banyak menyinggung tentang segala penentuan-penentuan yang berkaitan dengan Tarif yang dipakai transportasi. dan juga menjelaskan kebijaksanaan-kebijaksanaan pemerintah dalam hal memberi bantuan pada bidang transportasi. Kemudian skripsi yang ditulis oleh Eva Maulina yang berjudul *Becak Di Surabaya 1945-1949*. Skripsi ini mengkaji mengenai eksistensi moda becak sebagai salah satu alat transportasi murah di Surabaya. Pada skripsi ini dijelaskan juga perkembangan maupun permasalahan becak yang terkait dengan masyarakat miskin dan arus urbanisasi yang tajam tahun 1950-an. Selanjutnya skripsi yang berjudul *Helicak Di Surabaya Tahun 1976-1988* yang ditulis Indah Ratna Kristiawati. Dalam skripsi ini menjelaskan tentang sejarah serta permasalahan yang menyangkut dengan moda transportasi helicak serta di dalamnya juga dijelaskan mengenai campur tangan dalam hal peremajaan helicak di Surabaya.

Kajian yang disebutkan di atas lebih banyak mengulas tentang teori pengangkutan secara luas maupun menjelaskan satu jenis angkutan secara mendalam. Berbeda dengan kajian di atas, dalam penulisan ini lebih menekankan angkutan sebagai salah satu angkutan umum perkotaan, yang pernah beroperasi pada tahun 1988 hingga mulai tergeser pada tahun 1999 di Surabaya. Tulisan ini juga mencoba mengetahui bagaimana perkembangannya kemudian hingga campur tangan pemerintah dalam mengelola angkutan.

1.7 Metode Penelitian

Setiap ilmu memiliki ciri yaitu memiliki objek, bersifat empiris, memiliki teori serta memiliki tujuan. Tujuan ilmu sejarah untuk menjelaskan perkembangan atau perubahan kehidupan masyarakat. Agar dapat menjelaskan perkembangan atau perubahan itu secara benar diperlukan adanya suatu metode yang disebut dengan metode sejarah.²⁵ Dalam penelitian ini pula penulisan penelitian menggunakan, metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian sejarah. Tahapan yang dilakukan dalam penelitian antara lain: pertama, heuristik yaitu pelacakan dan pengumpulan bukti-bukti sejarah (sumber) yang memuat permasalahan, tentunya yang tepat dengan judul yang telah ditentukan. Sumber sejarah adalah segala sesuatu yang dapat dipakai

²⁵ Rustam E. Tamburaka, *Pengantar Ilmu Sejarah , Teori Filsafat Sejarah, Sejarah filsafat Dan Iptek*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1999), hlm. 17.

sebagai media atau bahan untuk merekonstruksi, menuliskan, menggambarkan serta mengisahkan kembali sejarah yang telah terjadi..²⁶

Dalam penelitian ini, penulis berusaha untuk menemukan sumber tertulis dan sumber lisan. Sumber tertulis berupa dokumen, buku-buku dan artikel-artikel yang termuat dalam majalah serta surat kabar. Untuk sumber lisan, berupa hasil wawancara dengan narasumber yang mengetahui segala yang berkaitan dengan Angguna sebagai angkutan umum saat itu.

Pencarian data guna mendapatkan sumber tertulis, dilakukan di beberapa tempat yaitu: Badan Perpustakaan dan Kearsipan Provinsi Jawa Timur, Badan Perpustakaan dan Kearsipan Surabaya, AWS Stikosa, BPS dan juga Dishub kota Surabaya. Arsip Kota Surabaya, yang banyak menyimpan laporan-laporan pemerintah dan peraturan-peraturan yang dikeluarkan pemerintah terkait dengan transportasi di Surabaya secara umum. Perpustakaan Kampus B UNAIR, Ruang baca Fakultas Ilmu Budaya UNAIR, Perpustakaan Medayu Agung di Medokan Ayu, AWS Stikosa, Perpustakaan Daerah Surabaya.

Kedua, Kritik Sumber, yang bertujuan untuk menyeleksi atau menguji otentisitas sumber-sumber yang telah ditemukan agar didapat suatu tulisan yang mendekati kebenaran. Dengan demikian kritik sumber ini sebagai upaya dalam mencari kebenaran fakta yang kredibel. Kritik sumber ada dua yaitu, kritik ekstern dan kritik intern. Kritik Ekstern, dimana otentitas sumber yang dinilai, sedangkan intern yaitu menilai validitas

²⁶ Sardiman A.M, *Memahami Sejarah*, (Yogyakarta: BIGRAF Publishing, 2004), hlm. 52.

isi sumber tersebut. Kritik ekstern dapat berupa pengujian otentisitas, asli, turunan, palsu, relevansi sumber serta hal-hal yang berkaitan dengan bentuk fisik dari sumber tersebut. Kritik ekstern mengedepankan fakta dari kesaksian seseorang, bahwa kesaksian yang diberikan benar-benar diberikan oleh orang tersebut dengan kesaksian yang telah diberikan berdasarkan fakta yang terjadi serta tidak mengalami sebuah perubahan. Sedangkan kritik intern yaitu kritik kepada isi atau kandungan sumber, validitas sumber, melihat kesesuaian isi yang dijelaskan pada sumber terkait. Penulis akan berusaha meyakinkan bahwa data yang telah diperoleh merupakan benar adanya.

Ketiga, Interpretasi yaitu melakukan pengelompokan fakta-fakta dari sumber yang telah diperoleh dan menganalisisnya. Fakta-fakta tersebut kemudian disusun secara kronologis sehingga membentuk suatu kerangka kisah sejarah. Namun rangkaian fakta tersebut belum merupakan suatu kerangka historiografi, tetapi barulah sebuah kerangka bangunan sejarah. Agar menjadi sebuah kisah sejarah, maka diperlukan interpretasi.²⁷

Keempat, Historiografi merupakan puncak dari suatu aktivitas penelitian sejarah. Pada metode ini seorang sejarawan tidak akan memulai penulisannya sebelum merasa catatan akan menjadi sumber cerita telah cukup lengkap. Tahapan ini tahap terakhir dalam penelitian sejarah, dimana akan disajikan penelitian sejarah dalam bentuk tulisan secara kronologis.

²⁷ *Ibid.*, hlm. 105.

1.8 Sistematika Penelitian

Tulisan ini membahas tentang *Peran Angguna dalam mendukung Mobilitas orang dan barang di Surabaya tahun 1988-1999*. Seperti halnya standarisasi dalam penulisan sebuah karya diperlukan sistematika penulisan agar hasil tulisan menjadi sistematis, terarah dan tersusun rapi. Sistematika penulisan dalam penelitian ini merupakan satu kesatuan yang terdiri atas empat bab. Setiap bab membahas topik yang berbeda namun tetap menjalin rangkaian satu dengan lainnya.

Bab I adalah pendahuluan yang di dalamnya menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, tinjauan dan manfaat penelitian, dan sistematika penelitian.

Bab II dalam tulisan ini membahas tentang sarana transportasi umum kota Surabaya tahun 1988-1999 yang terdiri dari sub bab seperti sub bab pertama Kondisi geografi dan demografi kota Surabaya, sub bab kedua meningkatnya arus urbanisasi, sub bab ketiga sarana transportasi di Surabaya , sub bab ke empat prasarana transportasi di Surabaya, sub bab kelima angkutan umum di kota Surabaya.

Bab III dalam penulisan ini membahas tentang Perkembangan Angguna di Surabaya yang terdiri dari beberapa sub bab seperti sub bab pertama awal keberadaan angguna, sub bab kedua kebijakan pemerintah terkait keberadaan Angguna, Sub Bab ketiga transisi dari helikak ke angguna, Sub Bab keempat Jaringan Rute perjalanan, Sub bab lima Pengelolaan dan Dampak bagi Mobilitas Masyarakat di Surabaya, Sub bab keenam Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan Angguna.

Bab IV merupakan bagian kesimpulan dari hasil penelitian atau penutup isi tulisan. Dalam bab ini akan diberikan hasil akhir dan jawaban dari penelitian tersebut