

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan yang penting bagi kehidupan manusia, khususnya di perkotaan. Dengan adanya transportasi maka mempermudah manusia untuk melakukan aktivitas. Kemajuan dan kelancaran transportasi akan meningkatkan produktivitas dan mobilitas masyarakat. Ekonomi yang sudah berkembang selalu menunjukkan tingkat mobilitas yang tinggi, yang ditunjang oleh transportasi yang lancar.

Karena transportasi mempunyai peranan yang sangat penting, maka negara mempunyai kewajiban dan kepentingan untuk mengatur penyelenggaraan transportasi. Terciptanya sistem transportasi yang dapat menjamin pergerakan manusia dan atau barang secara lancar, aman, tepat waktu, cepat, murah, dan nyaman merupakan tujuan dari peningkatan kualitas pelayanan transportasi melalui pengaturan dan kebijakan di bidang transportasi, khususnya transportasi umum.

Penyelenggaraan angkutan umum yang buruk dapat diketahui dari banyaknya angkutan kota yang masih beroperasi walau secara fisik tidak layak, lamanya waktu menunggu, ketidak tepatan dan ketidak sesuaian jadwal perjalanan dengan jadwal kegiatan dan tarif yang dirasa masih mahal oleh sebagian penumpang karena harus berganti angkutan untuk sampai tujuan, sehingga penumpang tidak merasa nyaman menggunakan kendaraan umum dan sebagian beralih pada kendaraan pribadi yang menambah kemacetan lalu lintas.

Tabel I. 1
Daftar kota Termacet di Dunia Menurut *Castrol's Magnatec Stop-Start Index*
Tahun 2014

No	Nama Kota	Nama Negara	Kemacetan /tahun
1	Jakarta	Indonesia	33.240
2	Istambul	Turki	32.520
3	Mexico City	mexico	30.840
4	Surabaya	Indonesia	29.880
5	St. Petersburg	Rusia	29.040
6	Moskow	Rusia	28.680
7	Roma	Italia	28.680
8	Bangkok	Thailand	27.480
9	Guadalajara	Mexico	24.840
10	Buenos Aires	Argentina	23.760

Sumber : <http://www.tribunnews.com/metropolitan/2015/02/03/indeks-kota-termacet-di-dunia>. Di akses 2014-04-10.

Dari tabel I-1 diketahui Indonesia menduduki peringkat pertama dan keempat kota termacet di dunia, rata-rata terdapat 33.240 kali proses berhenti-jalan per tahun di Jakarta. Surabaya, Ibu Kota provinsi Jawa Timur berada di peringkat keempat sebagai kota termacet di dunia. Rata-rata, terjadi 29.880 kemacetan setiap tahun di Surabaya.

Kemacetan lalu lintas memberikan dampak negatif yang besar antara lain :

1. Kerugian waktu, karena kecepatan perjalanan yang rendah.
2. Pemborosan energi, karena pada kecepatan rendah konsumsi bahan bakar lebih tinggi.
3. Keausan kendaraan lebih tinggi, karena waktu yang lebih lama untuk jarak yang pendek, radiator tidak berfungsi dengan baik dan penggunaan rem yang lebih tinggi.
4. Meningkatkan polusi udara karena pada kecepatan rendah konsumsi energi lebih tinggi, dan mesin tidak beroperasi pada kondisi yang optimal.
5. Meningkatkan stress pengguna jalan.

6. Mengganggu kelancaran kendaraan darurat seperti ambulans, pemadam kebakaran dalam menjalankan tugasnya.
7. Timbulnya beberapa penyakit.

Di Indonesia pembangunan dan mobilitas penduduk wilayah perkotaan telah berkembang sedemikian pesat dalam dekade terakhir, saat ini diperkirakan 41% penduduk tinggal di perkotaan. Khusus wilayah Jawa-Bali 55% penduduk berada di perkotaan. Tahun 2025 di perkirakan 65% penduduk akan menghuni perkotaan terutama di 16 kota besar yang ada di Indonesia. Meningkat drastis dari hasil sensus penduduk pada tahun 2010 yang hanya sebesar 49,8% dari 237,6 juta jiwa.” (Sumber: Direktorat Jendral Bina Pembangunan Daerah, Kementerian dalam negeri, 2013).

Dengan meningkatnya jumlah penduduk di perkotaan dan perkembangan kota yang sedemikian pesat, transportasi menjadi salah satu kebutuhan vital bagi kehidupan manusia di perkotaan. Kendaraan umum sebagai salah satu sarana transportasi bukan lagi suatu pilihan tapi sudah menjadi suatu kebutuhan menunjang mobilitas, aktivitas masyarakat sehari-hari.

Pertumbuhan penduduk yang relatif cepat bila tidak diimbangi dengan pertumbuhan alat transportasi massal yang nyaman, aman, cepat, mudah diakses dan murah akan membuat masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas.

Tabel I.2
Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Di Indonesia Tahun 2010-2014

Tahun	Mobil	%	Bus	%	Sepeda motor	%
2010	8 891 041		2 250 109		61 078 188	
		7,40		0,19		12,71
2011	9 548 866		2 254 406		68 839 341	
		9,25		0		10,96
2012	10 432 259		2 254 406		76 381 183	
		10,09		1,42		10,93
2013	11 484 514		2 286 309		84 732 652	
		11,00		3,83		10,91
2014	12.747.253		2.373.821		93.973.482	
Pertumb rata-rata		9,44		1,36		11,38

Sumber : <http://www.bps.go.id/linkTabelStatis/view/id/1413/5 //2015>

Dari tabel I-2 diketahui terjadi peningkatan jumlah kendaraan bermotor pada tahun 2010-2014 pada semua jenis kendaraan. Sepeda motor mengalami pertumbuhan rata-rata sebesar 11,38%, diikuti mobil penumpang 9,44%, bus 1,36%. Dari tabel I-2 dapat diketahui pertumbuhan angkutan umum (bus) sangat rendah dibandingkan dengan pertumbuhan kendaraan pribadi, hal ini mengidentifikasikan bahwa bus bukan merupakan alternatif pilihan utama berkendara bagi masyarakat. Pilihan masyarakat untuk beraktivitas dengan menggunakan sepeda motor.

Wakil menteri perhubungan Bambang Susantono mengatakan:

“Tingginya pertumbuhan pengguna sepeda motor salah satunya disebabkan oleh perencanaan transportasi publik yang belum maksimal. Di saat pemerintah belum bisa menyediakan transportasi umum yang baik, maka motor menjadi alternatif sarana mobilitas.”

(Sumber : <http://www.tempo.co/read/news/2014/05/27/090580666/Angkutan-Umum-Minim-Sepeda-Motor-Menggila>)

Jawa Timur merupakan salah satu provinsi yang mengalami perkembangan yang relatif cepat dibidang ekonomi dan industri, sehingga

membutuhkan sarana dan prasarana transportasi untuk mendukung laju pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.

Tabel I.3
Jumlah Kendaraan Bermotor Di Jawa Timur Tahun 2010-2014

Tahun	Mobil Pribadi	%	Bus	%	Sepeda motor	%
2010	1.212.074		58.445		9.069.993	
		5,28		0,18		9,14
2011	1.276.031		58.553		9.898.912	
		6,56		2,20		10,33
2012	1.359.707		59.843		10.921.739	
		9,00		1,02		8,78
2013	1.482.073		60.456		11.880.271	
				0,10		11,89
2014	1.579.527	6,58	60.395		13.293.034	
Pertumb rata-rata		6,86		0,88		10,04

Sumber: Dinas Pendapatan (Dispenda) Jatim, 2015

Dari tabel I-3 diketahui bahwa rata-rata pertumbuhan mobil penumpang 6,86% dan sepeda motor 10,04% tiap tahunnya, sedangkan pertumbuhan rata-rata bus hanya 0,88%, hal ini menggambarkan pengguna bus walaupun ada tetapi sangat sedikit dibanding dengan pengguna kendaraan pribadi. Dari tabel diatas juga menggambarkan tidak adanya dukungan pemerintah pada penyelenggaraan angkutan umum.

Tabel I.4
Jumlah kendaraan umum di Jawa Timur tahun 2010-2014

Tahun	Bus			Mpu/bemo	
	Po	kendaraan	%	kendaraan	%
2010	151	4.032		10.351	
			-7,44		0,03
2011	143	3.732		10.354	
			-0,86		-37,50
2012	144	3.700		6.471	
			3,41		0,00
2013	136	3.826		6.471	
			-0,05		-7,08
2014	142	3.824		6.013	

Sumber: DLLAJ Jatim, 2015

Dari tabel I-4 diketahui bahwa terjadi penurunan jumlah kendaraan umum, baik bemo/lyn maupun bus kota. Berbanding terbalik dengan tabel I.3 jumlah kendaraan pribadi yang menunjukkan kenaikan. Hal ini karena banyaknya orang yang beralih dari angkutan umum ke mobil pribadi dan sepeda motor.

Tabel 1.5
Jumlah orang yang terangkut angkutan umum di Jawa Timur

NO	Tahun	%	Jumlah orang yang terangkut
1	2010	0,03	220.120.287
2	2011	-0,04	226.139.427
3	2012	-0,02	217.851.395
4	2013	-0,05	213.342.107
5	2014		201.729.311
	Pertumbuhan rata2	-0,02	215.836.505

Sumber : Dinas Perhubungan Jawa Timur 2015

Dari tabel I-5 diketahui jumlah penumpang angkutan umum di Jawa Timur rata-rata berkurang -0,02% pertahun. Sementara pada tabel I-3 jumlah kendaraan pribadi mengalami kenaikan pertumbuhan rata-rata, untuk mobil pribadi 6,86%, untuk sepeda motor 10,04% pertahun.

Tabel I-6
Rasio izin trayek di Provinsi Jawa Timur tahun 2010-2014

No	Izin trayek	Tahun				
		2010	2011	2012	2013	2014
1	Antar kota dalam propinsi	4.032	3.732	3.700	3.826	3.824
2	Antar kota antar propinsi	1.843	1.632	1.860	1.749	1.637
	Jml penduduk	36.972.282	37.236.149	37.476.757	37.687.622	38.052.950
	Rasio izin trayek	0,16	0,15	0,16	0,15	0,14

Sumber: DLLAJ Provinsi Jawa Timur 2015

Dari tabel I-6, diketahui bertambahnya jumlah penduduk tidak di tunjang oleh bertambahnya jumlah transportasi umum.

Surabaya dengan jumlah penduduk sebanyak 2.813.847 jiwa, pada tahun 2014 berkembang pesat menjadi kota perdagangan dan jasa, kebutuhan dan tuntutan akan sarana dan prasarana transportasi menjadi hal yang vital.

Pertumbuhan kota yang sangat pesat tidak diiringi oleh pertumbuhan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Buruknya penyelenggaraan angkutan kota di Surabaya, seperti: waktu tunggu yang lama, tarif yang masih dirasa mahal karena harus berganti angkutan kota dan tidak ada ketepatan waktu, sehingga masyarakat beralih menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas, yang menambah kemacetan lalu lintas di Surabaya.

Tabel I.6
Pertumbuhan kendaraan pribadi di Surabaya Tahun 2010-2014

Tahun	Mobil Pribadi	%	Sepeda motor	%
2010	524.555	6,25	1.213.457	6,69
2011	557.329	7,07	1.294.660	10,62
2012	596.760	7,71	1.432.190	11,29
2013	642.792	9,49	1.593.876	12,08
2014	703.796		1.786.385	
Pertumb rata-rata		7,63		10,17

Sumber: Dispenda Jawa Timur 2015

Dari tabel I.6 dapat diketahui rata-rata pertumbuhan kendaraan R2 10,17% pertahun, sementara R4 7,63% pertahun. Dari tabel I.6 diketahui permintaan akan kendaraan pribadi meningkat setiap tahun. Yang berarti pengguna kendaraan pribadi bertambah setiap tahun.

Tabel I.7
Jumlah dan Tahun Pembuatan Bemo/lyn di Surabaya

NO	Tahun Kendaraan	Jumlah	%	NO	Tahun Kendaraan	Jumlah	%
1	1980	29	0,61	17	1996	244	5,61
2	1981	12	0,25	18	1997	220	4,61
3	1982	7	0,15	19	1998	16	0,34
4	1983	26	0,54	20	1999	89	1,86
5	1984	34	0,84	21	2000	133	2,99
6	1985	76	1,59	22	2001	180	3,77
7	1986	69	1,45	23	2002	249	5,26
8	1987	145	3,09	24	2003	70	1,57
9	1988	148	3,47	25	2004	175	3,66
10	1989	39	0,82	26	2005	165	3,46
11	1990	55	1,17	27	2006	50	1,05
12	1991	794	16,63	28	2007	7	0,17
13	1992	529	11,05	29	2008	4	0,08
14	1993	251	5,76	30	2009	-	-
15	1994	528	11,08	31	2010	2	0,04
16	1995	425	8,90	Total Jumlah		4757	100

Sumber: Dinas perhubungan 2015

Dari tabel I-7 diketahui jumlah bemo/lyn yang telah berumur diatas 15 tahun dan masih beroperasi sangat banyak, yaitu 3.647 unit atau 76% dari keseluruhan jumlah bemo di Surabaya. Mayoritas bemo di produksi pada tahun 1991 dengan jumlah bemo/lyn 794 unit atau 16,63%. Banyaknya bemo yang telah tua dan secara fisik tidak menarik, menyebabkan buruknya pelayanan dan penyelenggaraan angkutan kota di Surabaya.

Ada banyak hal yang menjadi indikator kelayakan kendaraan umum. Yang paling mudah diketahui adalah kondisi bodi angkutan kota. Kepala UPTD PKB Wiyung Abdul Manab mengatakan:

"Secara kasat mata, lihat saja bodi kendaraan. Jika ada beberapa bagian cat yang mengelupas atau karatan, pasti kendaraan itu tidak lolos uji kir, Jika tidak lolos uji kelayakan, otomatis angkutan itu juga tidak layak beroperasi. Banyak angkutan umum di kota ini yang tidak layak beroperasi. Dikatakan tidak bisa beroperasi karena belum lulus uji kelayakan kendaraan. Salah satu parameternya adalah banyaknya kendaraan umum yang ditilang ketika dirazia."

(sumber : <http://www.jpnn.com/read/2014/03/09/220884/Banyak-Angkot-Tak-Lulus-Uji-Kir>, Diakses/ 4/22/2015/21:41)

Tabel I.8
Jumlah Angkutan Umum Dalam Trayek
Tahun 2010-2014 di Surabaya

tahun	Bemo/lyn	%	Bus kota	%
2010	4.573		228	
		-8,88		-26,75
2011	4.167		167	
		16,32		68,86
2012	4.847		282	
		-1,03		0
2013	4.797		282	
		-0,83		-2,84
2014	4.757		274	
Pertumb rata-rata		1,40		9,82
Jumlah trayek	58		22	
Kapasitas Tempat duduk	13		30-80	

Sumber : Dinas Perhubungan 2015

Dari tabel I-8 diketahui jumlah bus kota masih sangat minim, padahal untuk terselenggaranya transportasi umum yang dapat menampung banyak penumpang, bus merupakan alternatif angkutan umum massal yang ideal, selain kereta api. Jumlah bus makin berkurang karena turunnya permintaan akan angkutan umum massal ini, dan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas karena alasan kenyamanan dan keamanan.

Tabel. I.9
Jumlah Izin Trayek Yang Dikeluarkan Dinas Perhubungan Kota Surabaya
Tahun 2010-2014

tahun	Bemo/lyn	%	Bus kota	%
2010	3.506		219	
		-16,63		
2011	2.923		207	
		-7,15		-5,31
2012	2.714		196	
		-7,63		-5,48
2013	2.507		178	
		-0,30		-28,09
2014	1.761		128	
Pertumb rata-rata		-7,93		-12,02

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya 2015

Jumlah izin trayek tergantung dari jumlah kendaraan yang lulus izin trayek. Sehingga jumlah izin trayek menandakan jumlah angkutan yang laik jalan. Pada tahun 2014 bus kota yang memiliki izin trayek 128 unit, turun -28,09% dari tahun 2013 sebanyak 178 unit. Bemo/lyn yang memiliki izin trayek 1761 unit, turun -0,30% pada tahun 2013 sebanyak 2.507 unit. Dari tabel I.8 dan I.9 dapat dilihat antara jumlah angkutan kota dengan jumlah izin trayek yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan mengalami perbedaan. Hal ini karena ada angkutan kota yang beroperasi tanpa izin trayek, atau tidak laik jalan.

Berdasarkan data Dinas Perhubungan (Dishub) Surabaya, pada Januari-Februari tahun 2015 terdapat 227 angkutan umum yang ditilang. Di antara jumlah tersebut, ada 142 angkutan umum yang menyalahi aturan kelayakan kendaraan. Antara lain, tidak adanya buku uji kir, tidak mendaftarkan trayek di dishub, dan masalah emisi. Kepala Bidang Pengendalian dan Operasi Dinas Perhubungan Surabaya Subagio Utomo, mengatakan:

"Kebanyakan tidak lulus uji KIR sehingga tak bisa menunjukkan bukunya ketika ditilang,"

(sumber : <http://www.jpnn.com/read/2014/03/09/220884/Banyak-Angkot-Tak-Lulus-Uji-Kir> (Diakses 4/22/2015/21:41))

Tabel I-10
Arus Penumpang Yang Datang dan Berangkat di Terminal Joyoboyo, Bratang dan Oso Wilangun Surabaya tahun 2010-2014

Kendaraan	Tahun	Penumpang			
		Datang	%	Berangkat	%
Bemo/lyn	2010	4.920.980		6.769.799	
	2011	5.111.411	0,04	6.151.409	-0,09
	2012	9.245.801	0,81	8.715.131	0,42
	2013	8.566.284	-0,07	10.132.366	0,16
	2014	7.204.516	-0,16	7.605.582	-0,05
Bus kota	2010	1.124.716		1.177.160	
	2011	1.217.275	0,08	1.291.667	0,10
	2012	1.071.439	-0,12	1.268.940	-0,02
	2013	931.579	-0,13	1.122.297	-0,12
	2014	865.518	-0,07	930.370	-0,17

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2015

Dari tabel I-10 diketahui jumlah penumpang angkutan kota yang datang dan berangkat dari terminal Joyoboyo, Bratang dan Oso Wilangun mengalami penurunan. Pada tahun 2014, jumlah penumpang bus kota yang datang 865.518 orang, turun -0,07% dari tahun 2013, 931.579 orang. Penumpang bus yang berangkat, 930.370 orang, turun -0,17% dari tahun 2013, 1.122.297 penumpang. Untuk bemo/lyn penumpang datang 7.204.516 orang, turun -0,16% dari tahun 2013, sebanyak 8.566.284 orang. Sedangkan yang berangkat 7.605.582 orang, turun -0,05% dari tahun 2013, 10.132.366 penumpang. Disinyalir turunnya jumlah penumpang angkutan kota karena beralih pada kendaraan pribadi.

Untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi umum yang berkualitas, aman dan nyaman pemerintah kota Surabaya mengeluarkan Perda No 7 tahun 2006, tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, dimana salah satu babnya mengatur tentang izin trayek, yang dapat digunakan untuk mengarahkan, membatasi, mengawasi, dan sekaligus menyeleksi angkutan umum, agar tercipta rasa nyaman dan jaminan keselamatan bagi penumpang.

Disinyalir tidak diimplementasikannya kebijakan penyelenggaraan angkutan umum khususnya izin trayek angkutan kota sesuai dengan standar yang telah ditetapkan menjadi penyebab buruknya penyelenggaraan angkutan kota di Surabaya, yang ditandai dengan: banyaknya angkutan kota yang beroperasi meskipun tidak laik jalan, lamanya waktu menunggu, tidak adanya ketepatan jadwal perjalanan dengan jadwal kegiatan, dan mahalnnya tarif angkutan kota karena harus ganti kendaraan untuk sampai tujuan. Sehingga orang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas yang menambah kemacetan lalu lintas di Surabaya.

Dari latar belakang penelitian ini, maka peneliti ingin: 1) Mengevaluasi penyelenggaraan angkutan umum khususnya izin trayek angkutan kota di Surabaya. 2) Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab kegagalan kebijakan ini.

1.2. Rumusan Masalah

Surabaya merupakan kota metropolitan kedua setelah Jakarta dengan jumlah penduduk pada tahun 2014 sebanyak 2.813.847 jiwa, berkembang pesat menjadi kota perdagangan dan jasa, kebutuhan dan tuntutan akan sarana dan prasarana transportasi menjadi hal yang sangat vital. Oleh karena itu dibutuhkan peran pemerintah kota Surabaya untuk menyelenggarakan angkutan umum yang dapat memenuhi kebutuhan akan transportasi yang berkualitas agar angkutan umum, khususnya angkutan kota di Surabaya dapat menjadi alternatif sarana transportasi yang nyaman dan dapat menjamin keselamatan penggunaannya.

Untuk memenuhi kebutuhan kendaraan umum yang berkualitas, agar tercipta kenyamanan dan dapat menjamin keselamatan bagi penumpang, maka pemerintah kota Surabaya mengeluarkan Perda No 7 tahun 2006 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, khususnya tentang izin trayek angkutan kota.

Di sinyalir tidak diimplementasikannya kebijakan penyelenggaraan angkutan umum khususnya izin trayek sesuai dengan standar kebijakan yang telah ditetapkan, menjadi salah satu penyebab buruknya penyelenggaraan angkutan kota di Surabaya yang dapat diketahui dari : masih banyak angkutan kota yang beroperasi walau secara fisik sudah tidak laik jalan, lamanya waktu

menunggu, tidak adanya ketepatan jadwal perjalanan dengan jadwal kegiatan, mahalnnya tarif angkutan kota karena harus ganti kendaraan untuk sampai tujuan, menjadi penyebab penumpang angkutan kota beralih menggunakan kendaraan pribadi untuk beraktivitas yang menambah kemacetan lalu lintas.

Berdasarkan latar belakang masalah dan fenomena yang telah diuraikan di atas, maka peneliti merumuskan pokok permasalahan dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana kebijakan penyelenggaraan angkutan umum, khususnya izin trayek angkutan kota di Surabaya?
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab kegagalan implementasi kebijakan tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Mengevaluasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Surabaya, khususnya izin trayek angkutan kota di Surabaya.
2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab kegagalan kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Surabaya, khususnya izin trayek angkutan kota di Surabaya.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Secara akademis penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan perbandingan dalam rangka penelitian dan pengkajian lebih lanjut tentang evaluasi kebijakan angkutan kota, khususnya terhadap kebijakan izin trayek angkutan kota, dengan menggunakan metode penelitian kualitatif.

2. Secara praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat sebagai bahan informasi dan masukan, serta koreksi bagi instansi terkait apabila nanti akan membuat Perda baru, tentang penyelenggaraan angkutan umum khususnya tentang izin trayek.

1.5. Batasan Penelitian

Untuk menghindari cakupan wilayah studi penelitian yang terlalu luas dan untuk memberikan arah yang tepat serta untuk memudahkan dalam menyelesaikan permasalahan sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai, maka diperlukan adanya batasan penelitian. Batasan yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Lokasi penelitian adalah kota Surabaya dimana angkutan kota beroperasi.
2. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dimana peneliti ingin melihat secara mendalam bagaimana evaluasi implementasi penyelenggaraan angkutan umum di Surabaya, khususnya izin trayek angkutan kota di Surabaya, apakah kebijakan ini efektif dan efisien untuk memecahkan masalah transportasi umum di Surabaya, dengan melakukan wawancara mendalam dan observasi, serta untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab kegagalan implementasi kebijakan. Wawancara dilakukan pada pengemudi angkutan kota, penumpang angkutan kota, operator/pemilik angkutan kota, dan instansi teknis pemberi izin (Dinas Perhubungan kota Surabaya) serta DLLAJ sebagai data primer. Sedangkan data sekunder diperoleh dari data-data dinas perhubungan, surat kabar internet dan lain-lain yang sesuai dengan fokus penelitian.

3. Evaluasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Surabaya, khususnya izin trayek angkutan kota di Surabaya, terbatas pada mengevaluasi Perda No 7 tahun 2006 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, khususnya tentang izin trayek angkutan kota, apakah perda efektif dan efisien dapat mengatur penyelenggaraan angkutan umum di Surabaya sehingga dapat memecahkan masalah angkutan kota di Surabaya serta faktor-faktor yang menjadi penyebab kegagalan implementasi tersebut.
4. Angkutan kota terbatas pada angkutan kota dengan izin trayek, yaitu: bus kota dan bemo/lyn

