

PRO-KONTRA RENCANA KEBIJAKAN REAKTIFASI TREM UNTUK PEMBANGUNAN TRANSPORTASI PUBLIK MASSAL DI SURABAYA

Moch. Adam Farizi¹

ABSTRAK

Transportasi publik adalah suatu hal yang esensial yang tak bisa dielakkan perannya dalam pembangunan dan kesejahteraan masyarakat. Transportasi merupakan sector dominant pada usaha pemberdayaan sektor ekonomi. Dipandang dari peranannya transportasi sudah menjadi hak yang harus dipenuhi oleh negara kepada masyarakat. Maka berdasarkan teori kebijakan public serta konsep negara kesejahteraan diperlukannya pembenahan sistem transportasi public di Surabaya untuk mempermudah kehidupan masyarakat Surabaya. Surabaya yang setiap harinya mengalami kemacetan memerlukan adanya transportasi massal untuk mengurai kemacetan hingga muncullah kebijakan Walikota Surabaya untuk mngreaktifasikan Trem. Dengan menggunakan metode kualitatif-deskriptif serta penggunaan sumber data yang berupa hasil wawancara serta data yang diberikan oleh narasumber. Ternyata dalam proses pengreaktifasiannya terjadi banyak problem yang harus dihadapi oleh pemerintah Kota Surabaya termasuk prok-kontra antar pihak dalam pengimplementasiannya hingga panjang jalur Trem dipangkas sedemikian rupa dan pembangunan awal untuk proyek Trem ini dilakukan pada awal tahun 2019.

Kata Kunci : Transportasi Publik, Reaktivasi, Trem, Kota Surabaya, Negara Kesejahteraan, Kebijakan Publik

ABSTRACT

Public transportation is something essential that cannot be avoided by its role in the development and welfare of society. transportation is a dominant sector in the economic sector empowerment. Not only about safe and comfortable, transportation also a right of citizens' needs that must be fulfilled. If these needs are not met, it will give effect to other sectors. So based on the welfare state theory, it is necessary to reform the public transportation system in Surabaya to facilitate the lives of the people of Surabaya. Surabaya, which experiences congestion every day, requires mass transportation to unravel congestion until a policy of the Mayor of Surabaya appears to reactivate the Tram. By using qualitative-descriptive methods and the use of data sources in the form of interviews and data provided by the resource person. It turned out that in the activation process there were many problems that must be faced by the Surabaya City government until the length of the Tram lane was cut in such a way and the initial construction for the Project Tram was carried out at the beginning of 2019.

Keywords: Public Transportation, Reactivation, Trams, Surabaya, Welfare State, Public Policy

¹ (Mahasiswa Program Sarjana, Departemen Politik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Airlangga, mochadamfarizi@yahoo.co.id)

Pendahuluan

Kota-kota megapolitin di Indonesia kini mulai melakukan perombakan serta pembangunan dan penataan kembali wilayahnya secara *massive*, ada yang salah satu wilayahnya dijadikan identitas baru bagi kota tersebut ataupun memberikan beberapa sentuhan pada wilayah yang memang sudah tertata rapi. Guna melengkapi dan memenuhi kebutuhan masyarakat yang berdomisili/menetap di Indonesia, baik yang memang asli merupakan Warga Negara Indonesia ataupun Warga Negara Asing yang sementara tinggal di Indonesia. Sebagai contoh saja layaknya di wilayah ibukota Indonesia, Jakarta, telah menjalankan proyek LRT (*Light Rail Transit*) yang direncanakan dapat digunakan akhir bulan Januari atau awal Februari 2019. Pembangunan LRT ini sendiri sudah berjalan dari beberapa waktu yang lalu, akan segera diresmikan pengoreasionalannya, bahkan telah melawati masa uji coba beberapa kali. Tak hanya Jakarta, Palembangpun menjadi kota kedua di Indonesia yang memiliki LRT dan juga telah rampung pembuatan jalurnya. Pembangunan LRT tat ayal dimaksudkan untuk mengurangi dan atau mengurai kemacetan yang terjadi di ibukota Jakarta. Tidak mau ketinggalan dengan pembangunan yang pesat di kota Jakarta, kota Surabaya yang digadang-gadangkan sebagai kota ramah anak dan layak huni dunia, Surabaya juga melaksanakan pembangunan yang bisa dibilang sangat massive, mengingat Surabaya bukanlah kota yang menjadi Ibukota negara. Wilayah Kota Surabaya memang bisa dikatakan lebih kecil dibandingkan wilayah Ibukota Jakarta namun pada sector pembangunan dan penataan tata ruang kota, Kota Surabaya tidak mau ketinggalan, karena penataan kota dianggap perlu pada masa ini, hal itu disebabkan kemacetan Surabaya hampir mencaipat kemacetan yang terjadi di Ibukota Jakarta.

Teruntuk beberapa kota megapolitin di Indonesia, pada proses pembahasan serta pengimplementasian sebuah kebijakan transportasi memang acapkali menjadi masalah yang esensiil. Bila terdapat sedikit saja kesalahan pada proses pemahasan kebijakan, maka hal tersebut akan memunculkan permasalahan baru yang tentu saja akan memberi dampak pada sekotr-sektor lainnya, spertu sector ekonomi, sektor sosial bahkan sektor lingkungan hidup. Terbayang jika system transportasi publik massal tidak segera terimplementasikan sangatt dikhawatirkan bila akan terjadi kemacetan total yang akan melanda kota tersebut. Kota Surabaya pada kasus ini, kemungkinan akan terjadinya ‘bencana’ kemacetan total diseluruh ruas jalan pada beberapa tahun kedepan apabila Surabaya tidak sesegera mungkin mengubah ataupun memperbaiki sistem transportasi publik massalnya secara perlahan Surabaya akan dilanda kemacetan yang menyerupai kemacetan parah pada beberapa titik, seperti halnya Kota Jakarta, lalu meningkat pada level ‘bencana’ kemacetan total di Kota Surabaya bahkan hal tersebut akan mengakibatkan tak ada satu kendaraanpun yang mampu bergerak. Guna mewujudkan kesejahteraan hidup bagi seluruh lapis masyarakat yang tinggal di Surabaya, sektor transportasi memiliki peranan yang cukup penting, karena itu apabila permasalahan pada sektor transportasi tetap saja dipandang sebelah mata maka hitungan mundur akan dampak yang diberikan pada kelancaran arus lalu lintas, yang menyebabkan harga pokok meningkat dan gagal terciptanya kesejahteraan dimasyarakat. Aspek terpenting dalam perpindahan orang, barang dan jasa ialah transportasi, maka tak bisa dipungkiri apabila transportasi merupakan sector yang sangat dominant pada pemberdayaan sektor ekonomi. Transportasi sendiri merupakan hak yang wajib untuk terpenuhi atau diberikan oleh negara terhadap masyarakatnya. Terleebih lagi titik kemacetan di Surabaya telah menyebar dimana-mana, dan kemecatan tersebut terjadi disepanjang hari seagai contoh Jalan Tunjungan, Embong Malang, A, Yani, H.R Muhammad, dsb. Hal tersebut telah menjadi cerminan rendahnya ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi publik yang tentu saja dikarenakan jeleknya fisik dari moda transportasi tersebut, dan hal tersebut menyebabkan

dampak-dampak lainnya seperti pemborosan waktu, biaya, energi, polusi udara, dan tentu saja akan memberi dampak pada sector produktivitas, hal itu dikarenakan transportasi massal yang buruk akan mengakibatkan penurunan produktivitas pekerja di Surabaya.

Harapan dari pembangunan transportasi publik massal ialah dapat mengatasi atau setidaknya meringankan permasalahan transportasi massal yang sudah menumpuk dari dahulu, ambil saja kasus pada kota Surabaya, dikarenakan moda transportasi massal yang telah ada sangatlah tidak sesuai standar, dimana rawan terjadi aksi-aksi penodongan, perampasan hingga pelecehan. Masuk pada kondisi *driver*-pun banyak yang ugal-ugalan dan *ngetem* sembarangan, dan yang paling menjadi faktor penyebab pengguna enggan menggunakan transportasi publik massal ialah fisik kendaraan yang buruk. Berdasarkan misi Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya dalam PERDA Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007 pada pasal 8. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah teori kebijakan publik serta menggunakan konsep negara kesejahteraan. Alasan dari penggunaan teori serta konsep tersebut dilatarbelakangi oleh dalam pengaktifan Trem di Surabaya terjadi proses pembuatan kebijakan serta tujuan dari pengaktifan adalah untuk mengsejahterakan kehidupan masyarakat Surabaya, hal tersebut juga telah tertuang pada RTRW Surabaya pada PERDA Kota Surabaya nomor 3 tahun 2007 pasal 8. Kebijakan publik dibahas serta diimplementasikan pada setiap lapisan pemerintahan, dikarenakan hal tersebut tanggung jawab dari para *policy maker* akan berbeda satu sama lain tergantung tingkatannya.² Meningkatkan kesejahteraan dengan cara memberikan peranan yang sentral terhadap pemerintah secara universal dan komprehensif untuk memberikan pelayanan merupakan salah satu perpaduan dari pengimplementasian dari konsep negara kesejahteraan dan teori kebijakan publik. Sedangkan menurut Anderson, sebuah badan dan pejabat pemerintahan akan mengembangkan sebuah kebijakan publik dalam menyelesaikan masalah-masalah yang ada dan mempunyai dampak substansial terhadap masyarakat.³ Transportasi mempunyai peranan yang penting yaitu penunjang pemberian jasa dan pembangunan untuk meningkatkan perekonomian, juga transportasi akan menunjang pembangunan-pembangunan dasar perkembangan ekonomi.⁴ Lalu Nasution berkata apabila semakin meningkatnya kebutuhan akan transportasi umum dan meningkatnya jumlah masyarakat maka semakin diperlukannya peningkatan terhadap kualitas *services* dari transportasi umum tersebut.⁵

Penelitian mengenai Trem di Surabaya sudah pernah dikaji oleh beberapa peneliti, diantaranya oleh Zuhri Muhis dan Wahyu Herijanto hasil dari penelitiannya adalah permasalahan transportasi Surabaya adalah kemacetan, dimana sarana transportasi missal berupa tremb dapat menjadi solusi dari permasalahan tersebut, dimana trem akan memiliki kualitas baik, aman dan nyaman bagi pengguna adalah solusi yang bisa dikembangkan.⁶

Selanjutnya Defrina Sukma Satiti, penelitian ini memaparkan bila terdapat beberapa aspek pertimbangan dalam penyusunan rencana kebijakan reaktifasi trem, dan yang paling dominan adalah aspek idealisme yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Surabaya pada saat penyusunan

² Larry N. Gerston, 2002. *Public Policy Making in a Democratic Society: A Guide to Civic Engagement*, Armonk: M. E. Sharpe hal 14

³ Anderson, James E, 2003, *Public Policy Making: An Introduction Fifth Edition*, Boston : Houghton Mifflin Company, Hal. 2

⁴Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

⁵ Idib.

⁶ Zuhri Muhis dan Wahyu Herijanto.2014. *Manajemen Lalu Lintas Akibat Trem Di Jalan Raya Darmo Surabaya*. Surabaya : Institut Sepuluh November

kebijakan ini, yang sebagaimana telah tertulis pada RPJPD Surabaya tahun 2005-2025. sayangnya, tidak adanya dukungan dari kebijakan lainnya untuk dapat memaksimalkan penggunaan Trem ini menyebabkan dimensi idealisme itu gagal diterapkan, hal dimaksud adalah pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi dan juga penambahan kilometer panjang jalan, bahkan simpul ekonomipun juga semakin tak mendukung idealism Trem Surabaya. sesungguhnya target dari kebijakan angkutan massal trem merupakan para penggiat bisnis ataupun pelaku perjalanan, dimana pelau pejalanin ini sendiri terbagi menjadi dua, yaitu kelompok choice dan kelompok captive, para pelaku bisnis umumnya masuk pada kelompok kelompok choice, kebijakan Tre mini sendiri merupakan kebijakan yang reformis, dimana kebijakan ini sangat menguntungkan investor serta pengguna kendaraan pribadi exclusive.⁷

Penelitian Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabbani menjelaskan mengenai Kesimpulan dari penelitian ini adalah OJS mulai mengoperasikan Trem mereka di Surabaya pada tahun 1889. Pada saat itu, mereka mengoperasikan trem uap (*stoom tram*), setelah itu mereka juga mengoperasikan trem yang lebih modern, trem listrik (*electrische tram*) yang dioperasikan pada tahun 1923. Yang bagaimanapun pengoperasian kedua jenis Trem itu pada waktu yang bersamaan telah menyebabkan satu dampak yang penting, yaitu kecelakaan lalu lintas.⁸

Terakhir adalah Cecep Hidayat Adhi Muhta, dimana Cecep membahas tentang seberapa besar potensi masyarakat di Kota Surabaya yang tertarik dan beralih menggunakan Angkutan Masal Cepat (AMC) Trem. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hubungan variabel – variabel untuk meningkatkan ketertarikan pengguna mobil pribadi terbilang lemah yaitu 15, 4% terlihat dari uji R^2 , berdasarkan uji simultan secara keseluruhan semua variabel independen berpengaruh terhadap variabel dependen yaitu ketertarikan pengguna mobil pribadi beralih menaiki Trem dengan nilai F tabel $F_{hitung} > F_{tabel}$ yaitu $2,828 > 2,34$ yang artinya nilai F hitung lebih besar dari pada F tabel.⁹

Kondisi Transportasi Surabaya dan Urgensi Reaktifasi Trem di Surabaya

Dalam pengambilan keputusan untuk mengrealisasikan reaktifasi Trem di Surabaya pihak-pihak terkait memiliki beberapa isu penting yang dijadikan aspek pertimbangan. Isu-isu krusial tersebut yaitu: 1. Masalah ketepatan waktu, sebagaimana kita ketahui transportasi publik yang ada di Surabaya memiliki ketepatan waktu yang buruk, kebiasaan “*Ngetem*” yang lama juga menjadi salah satu penyebab ketidak tepatan waktu; 2. Kenyamanan, isu kedua memang sangat terlihat, kondisi fisik yang buruk menyebabkan masyarakat enggan menggunakan transportasi publik, menggunakan transportasi publiknya yang privat, yang hanya bisa digunakan oleh maksimal 4 orang, yaitu taksi ataupun menggunakan transportasi online; 3. Isu terakhir adalah keamanan, sering kali terjadi kasus perampasan, penodongan hingga pelecehan seksual di transportasi umum menyebabkan banyak orang enggan menggunakan moda transportasi umum.

⁷ Satiti, Defrina Sukma. 2014. *Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif Green Politics (Studi tentang Rencana Pembangunan Monorel-Trem di Surabaya)*. Surabaya: Univeristas Airlangga

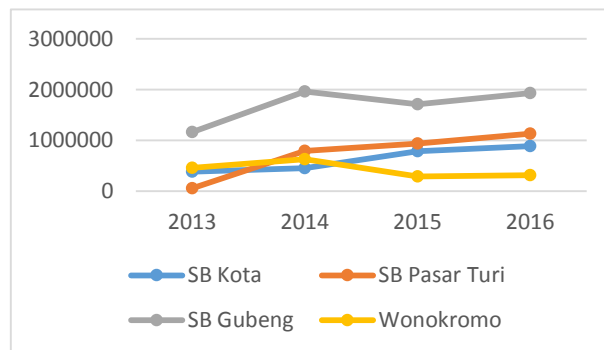
⁸ Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabbani. 2013. *Trem OJS Di Kota Surabaya Tahun 1889-1930am*. Surabaya: Universitas Airlangga

⁹ Muhtadi, Cecep Hidayat Adhi. 2018. *Analisis Ketertarikan Pengguna Mobil Pribadi Terhadap Rencana Operasional Trem Di Surabaya (Studi Kasus Pada Koridor Utara-Selatan Kota Surabaya)*. Surabaya: Universitas Narotama

Diperlukannya moda transportasi yang terintegritas dan menjawab seluruh isu tersebut maka pemerintah kota Surabaya berinisiatif untuk mengreaktifasikan Trem di Surabaya. Dipilihanya moda transportasi Trem tersebut karena moda transportasi Trem dapat menggunakan jalur kereta api milik PT. Kereta Api Indonesia (KAI) yang sudah ada, sehingga dapat digunakan pula oleh Trem dan dapat meminimalisir pengeluaran dana dalam pengreaktifasian Trem tersebut, serta Trem dinilai bisa untuk mengurangi dan mengurai padatnya jalanan Kota Surabaya.¹⁰ Kembali pada beberapa isu krusial yang telah dibahas di atas, Bapekko Surabaya menuturkan bila terdapat permasalahan lain pada transportasi publik di Surabaya, yaitu status kepemilikan moda transportasi tersebut, dimana Lynn bukanlah milik Pemerintah Kota Suraaya melainkan 100% dimiliki oleh swasta, hal ini juga menjadikan Pemerintah Kota Surabaya agak mengalami kesusahan dalam melakukan pengawasan pada kepastian waktu, kenyamanan dan keamanan pengguna jasa moda transportasi tersebut, serta hal itu pula yang menyebabkan rendahnya daya tarik masyarakat terhadap penggunaan transportasi publik. Maka tak menampik kemungkinan bila hal-hal tersebutlah yang menyebabkan masyarakat kota Surabaya cenderung beralih pada penggunaan kendaraan pribadi ataupun menggunakan jasa transportasi publik yang cenderung privat, seperti taksi konvensional ataupun jasa moda transportasi online yang dianggap lebih aman dibandingkan jasa transportasi publik yang tersedia.

Cakupan rute dari Lynn, Angkutan Kota maupun Bus Kota di Surabaya bisa dikatakan telah mencakup keseluruhan wilayah di Kota Surabaya.¹¹ Sayangnya ketersediaan berbagai pilihan rute ini juga tidak bisa menjamin akan banyaknya peminat, mungkin bila kondisi fisik kendaraan yang baik, adanya ketepatan waktu dari pemberi jasa kepada pengguna jasa transportasi pulik massal gtersebut. Terlebih seperti sudah menjadi identtas tersendiri bila tranasportasi massal di Surabaya sangaatlah hobby untuk *ngetem*, diharapkan Pemerintah Kota Surabaya segera menyadari adanya urgensi untuk segera mengreaktifasikan Trem di Surabaya.

JUMLAH PEMINAT TRANSPORTASI KERETA API.¹²

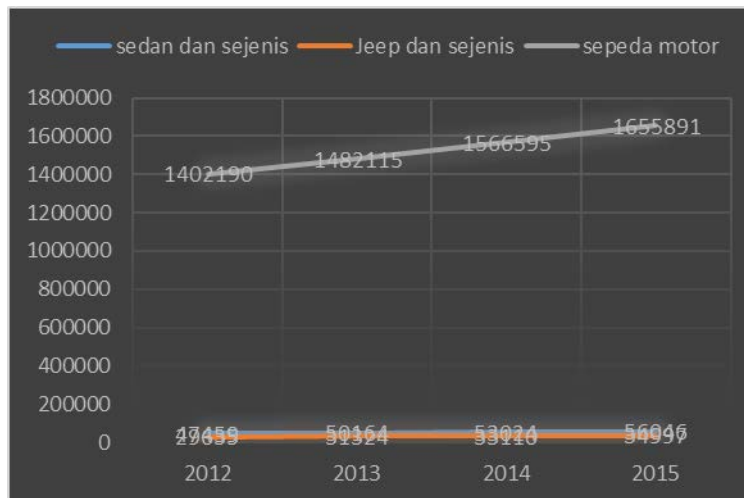


¹⁰ Ketua Komisi C DPRD Kota Surabaya dalam Farizi, Moch. Adam. 2018. *Pro-Kontra Rencana Kebijakan Reaktifasi Trem Untuk Pembangunan Transportasi Publik Massal Di Surabaya*. Surabaya : Universitas Airlangga

¹¹ Farizi, Moch. Adam. 2018. *Pro-Kontra Rencana Kebijakan Reaktifasi Trem Untuk Pembangunan Transportasi Publik Massal Di Surabaya*. Surabaya : Universitas Airlangga

¹² *Ibid*

JUM LAH KEPEMILIKAN KENDARAAN PRIBADI ¹³



Dari keterangan kedua table diatas terlihat perbedaan tren antara pegguaan transportasi public dengan keinginan untuk memiliki kendaraan pribadi ditiap tahunnya, dimana pada pegguaan transportasi massal berbasis rel selalu mengalami gejolak, sedangkan berbeda dengan keadaan atau tren kepemilikan kendaraan pribadi yang selalu mengalami peningkatan disetiap tahunnya, terutama pada kepemilikan kendaraan roda dua. Hal ini menjadi ironi tersendiri bagi peneliti tentang betapa kurangnya kepedulian masyarakat kota Surabaya tentang dampak-dampak apa saja yang diberikan dengan semakin meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi.

Kebijakan Trem

Stakeholder yang terlibat dalam proyek trem adalah Pemkot Surabaya (Bappeko, dan Dinas terkait), Kemenhub dan PT KAI. Dalam prosesnya terjadi dinamika yang cukup panjang pada pembahasan Trem ini, hal itu terbukti pada kasus pendanaan, proyek Trem Surabaya *mangkrak* selama ini dikarenakan pendanaannya. Yang berawal akan dimasukkan anggaran APBN hingga keluarnya surat resmi Kemenkeu bila Pemerintah Pusat tidak bisa mendanai proyek Trem dan rencana pelelangan proyek tersebut. Dana yang digadang-gadangkan akan digunakan dalam proyek ini sebesar 100 Miliar rupiah.¹⁴

Perumusan sebuah kebijakan merupakan peranan penting dari sebuah pemerintahan. Dimana pihak-pihak yang terkait dalam perumusan kebijakan tersebut haruslah orang-orang yang memang berkopeten dan memahami kewenangannya, agar kebijakan tersebut dapat dirumuskan secara cepat, tepat dan mumpuni.¹⁵ Berdasarkan pemahaman kebijakan public Anderson, kebijakan mengenai Trem Surabaya memanglah sudah benar karena dikembangkan oleh badan

¹³ Farizi, Moch. Adam. 2018. *Pro-Kontra Rencana Kebijakan Reaktifasi Trem Untuk Pembangunan Transportasi Publik Massal Di Surabaya*. Surabaya : Universitas Airlangga

¹⁴“Akhirnya, Pemasangan Rel Trem Surabaya Segera Dimulai”
<http://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/07/05/akhirnya-pemasangan-rel-trem-surabaya-segera-dimulai>
diaksesn 1 November 2017

¹⁵ Larry N. Gerston, 2002. *Public Policy Making in a Democratic Society: A Guide to Civic Engagement*, Armonk: M. E. Sharpe hal 14

dan pejabat pemerintah Surabaya untuk menyelesaikan masalah kemacetan serta telah menyediakan Trem sebagai jawaban yang akan memberi dampak substansial pada masyarakat. Lika-liku kebijakan mengenai reaktifasi trem ini termasuk pada model teori incremental pada sebuah kebijakan public dimana model ini mencoba melakukan penyesuaian realitas yang ada dengan segala keterbatasan-keterbatasan yang muncul. Berdasarkan penjabaran Anderson mengenai proses kebijakan maka proses dari pembuatan kebijakan adalah agenda kebijakan, yang dimana ada pengerucutan permasalahan yang dilakukan hingga muncullah masalah kemacetan yang menjadi konsern utama, setelah itu mulailah diidentifikasi serta mengspesifikkan permasalahan kemacetn tersebut.¹⁶ Tahap selanjtnya ialah tahap perumusan kebijakan, pada tahap ini *stakeholder* mengembangkan usul tindakan yang akan dilakukan dan tentu saja masuk akal untuk mengatasi permasalahan yang ada,¹⁷ pada saat itu muncul 3 opsi yaitu: 1) tol tengah kota; 2) BRT Surabaya dan; 3) Trem dan LRT. Menurut Sidney, tahapan perumusan kebijakan adalah tahap yang sangat kritis bila dibandingkan tahapan lainnya. Hal itu disebabkan pada proses pemilihan alternatif kebijakan tersebut biasanya akan terjadi proses penimbangan dampak akan yang akan diberikan umumnya proses ini akan mengekspresikan serta mengalokasikan kekuatan dan tarik menarik kepentingan antar pembuat kebijakan.¹⁸ Selanjutnya pada tahap adopsi kebijakan, opsi tol tengah kota yang paling awal tersingkir, hal itu disebabkan dengan adanya tol tengah kota akan tetap menambah beban jalan di Surabaya, dan hal tersebut sangat ditentang oleh Walikota Surabaya, selanjutnya BRT Surabaya, anggota DPRD Kota Surabaya banyak yang mencibir, karena sesungguhnya BRT Surabaya merupakan program lama yang ketika sudah teracc malah tidak ada tindak lanjutnya, maka dari itu posi Trem dan LRT inilah yang akhirnya terpilih sebagai jalan kluar dari kemacetan Surabaya. Kemudian pada tahap implementasi kebijakan, memang terjadi banyak dinamika namun saat dievaluasipun menurut para *stakeholder* kebijakan Trem patutlah diteruskan dan diperjuangkan. Rencana jalur monorail yaitu berawal dari kawasan Pantai Kenjeran ke arah Bukit Darmo, trem akan digunakan sebagai penghubung utara dan selatan Surabaya, berawal dari area Tugu Pahlawan hingga Joyoboyo. Hebatnya pada tahun 2013 pemerintah kota Surabaya telah melakukan kerjasama dengan Negara lain dan menggaet salah satu PTN (Perguruan Tinggi Negeri) di Surabaya, Institut Sepuluh Nopember guna mengembangkan konsep AMC di Surabaya. Trem merupakan moda transportasi yang berbasis kendaraan rel yang berjalan di jalan-jalan kota ataupun trek khusus. Trem sendiri memiliki kapasitas yang besar jika dibandingkan dengan bus, sayangnya trem memerlukan banyak hal untuk menjalankannya, dari kabel hingga shelter, sehingga trem menjadi tidak flexibel.

Pada penentuan pembangunan dijalur yang akan digunakan Trem terdapat 3 aspek yang mempengaruhi yaitu pilihan teknologi, finansial serta gedung cagar budaya. Ketersediaan jalur untuk sepeda atau kendaraan non motor dan sarana *park and ride*-pun dibeberapa wilayah juga menunjang Rencana pembangunan AMC, jadi nanti fungsi dari *park and ride* adalah sarana bagi calon pengguna Trem untuk meletakkan kendaraannya yang bisa berupa sepeda, sepeda motor maupun mobil, yang diharap akan semakin menarik minat warga Surabaya.

Lucunya aemenjak rencana kebijakan Trem hingga sekarang proyek tersebut tidak berjalan seperti yang diharapkan, dimana realisasi dari pembangunan proyek ini hingga sekarang belum

¹⁶ Ibid, 27-29

¹⁷ Ibid, hal 27

¹⁸ Frank Fischer, Gerald J. Miller, and Mara S. Sidney, 2007. *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics and Methods*. Boca Raton: CRS Press. Hal. 78

terwujud. Terjadi banyak polemic pada proyek ini di antara ada kepentingan dari para pemangku kebijakan mengenai masalah tarif, hingga muncul banyak kecaman kemacetan akibat pembangunan hingga AMDAL. Bahkan pada terminal Joyoboyo masyarakat sekitar melakukan protes pada anggota dewan DPR RI.

Reaktivasi Trem : Interaksi Pemerintah Kota Surabaya, DPRD Kota Surabaya dan PT. Kereta Api Indonesia (DAOP 8).

Kementerian Perhubungan sangat mendukung akan keberlanjutan proyek Trem Surabaya.¹⁹ Meskipun dalam prosesnya Tre mini mengalami perubahan-perubahan mengenai rencana pembiayaan, apalagi ketika pemerintah kota Surabaya mendapatkan kepastian apabila proyek Trem ini tidak jadi mendapatkan suntikan dana dari APBN, pemerintah kota Surabaya saat diwawancarai di kantor Kementerian Perhubungan, yang bersamaan Kemenhub membawa konsultan untuk mengganti konsep Trem ini, dan Pemkot Surabaya menyatakan bilamana konsep dari trem ini tidak bisa begitu saja dirubah oleh konsultan yang diberikan oleh Kemenhub, karena harus ada sinkronisasi terlebih dahulu dengan konsep milik pemerintah kota Surabaya, untuk menghargai jasa orang-orang yang sudah susah payah campur tangan pada proyek Trem sedari awal, karena pihak yang ikut campurpun terdiri dari berbagai elemen.²⁰ Demi membantu terrealisasinya proyek ini pemerintah pusat dalam hal ini diwakili oleh Kemenhub pada minggu, 23-10-2017 menyatakan apabila akan ada penjaminan legal dan finansial bagi calon investor dari pemerintah pusat, yang diharap hal tersebut akan menarik minat para calon investor.²¹

Namun Ketua Komisi C DPRD Kota Surabaya menjelaskan untuk sementara terjadi perubahan rencana dimana selama belum ada kejelasan mengenai proyek Tre mini makan akan ada pengalihan sementara kepada opsi Bus Line yang busnya memang tealh didapat ketika pemerintah Surabaya menginginkan adanya BRT di Surabaya, yang diharap bus tersebut akan menarik minat masyarakat untuk menggunakan moda transportasi massal, terlebih ada poin yang membuat bus tersebut viral yaitu metode pembayarannya menggunakan botol bekas yang menjadi model marketnya belum lagi dengan mengusung jargon Go Green yang memang sedang banyak digaungkan oleh kaum milenial. Ketua Komisi C DPRD Kota Surabaya juga menyatakan bila pihaknya akan selalu mendukung pemerintah kota Surabaya pada proyek Trem ini, hal itu dikarenakan tidak terlepas dari tugas DPRD sendiri untuk selalu mendukung tugas pemerintah.

Dengan berjalannya waktu muncullah titik terang dari proyek Tre mini dimana pada Sabtu 27 Juli 2018, Menteri Perhubungan, mengatakan terjadi proses negosiasi pada pihak Jepang untuk proyek Trem, yang diharap akan segera terjadinya deal antar kedua belah pihak, dan proyek ini akan segera terrealisasi. Hadir harapan lain dari proyek trem ini, yaitu persetujuan dari wakil Presiden, Jusuf Kalla, sehingga timbul rasa yakin pada pemerintah Surabaya terhadap proyek ini. Terlebih pada pertengahan bulan agustus 2018 pemkot Surabaya yakin bila proyek ini akan slesai dalam waktu 2 tahun dan akan menjadi proyek *multy-year* yang akan dimulai

¹⁹ “Gagal Dibiayai APBN, Menteri Budi Jamin Subsidi Trem Surabaya” <http://www.msn.com/id-id/berita/other/gagal-dibiayai-apbn-menteri-budi-jamin-subsidi-trem-surabaya/ar-AAAtOoRT> diakses 30 Oktober 2017

²⁰ “Tim Ahli Trem Surabaya Kembali Diaktifkan untuk Rencanakan Trem” <http://surabaya.trbunnews.com/amp/2017/09/24/tim-ahli-trem-surabaya-kembali-diaktifkan-untuk-rencanakan-trem> diakses 1 November 2017

²¹ “Menteri Perhubungan Apresiasi Proses Pembangunan Trem di Surabaya” <http://news.idntimes.com/indonesia/amp/rudy-bastam/menteri-perhubungan-apresiasi-proses-pembangunan-trem-di-surabaya-1> diakses pada 4 November 2017

pembangunannya pada tahun 2019. Dilansir dari Sek. Dishub Surabaya bila anggaran dari proyek ini sebesar 1 Triliun dari anggaran awal 60 Triliun.

Kesimpulan

Acuan dari mengrealisasikan wacana reaktifasi Trem di Surabaya adalah Rencana Pembangunan Kota Surabaya periode 2005-2025, dimana Trem dianggap mampu menghubungkan sejumlah titik perekonomian Surabaya. Dari proyek Trem ini juga diharapkan akan terjadi ‘penghidupan kembali’ moda transportasi ranting layaknya Angkutan Kota dan Lyn yang berguna sebagai *feeder* untuk Trem. Tujuan dari adanya *feeder* sendiri akan menjadi moda transportasi yang akan mengantarkan *user* dari tempat asalnya ke stasiun Trem.

Proyek monorel dan trem kembali digadag-gadag oleh pemerintah Surabaya sebagai upaya menguraikan permasalahan transportasi. Meski pembangunan monorel dan trem bukan solusi tepat yang memecahkan masalah transportasi Surabaya, tetapi angkutan umum massal cepat itu dipandang dapat memenuhi kebutuhan angkutan yang nyaman cepat, tepat waktu, dan harga terjangkau sebagaimana tatanan kebijakan pembangunan transportasi berkelanjutan yang diimplementasikan di berbagai penjuru dunia.

Pembahasan mengenai reaktifasi Trem Surabaya sendiri terancam gagal, hal tersebut dikarenakan pembatalan penggunaan APBN pada proyek ini, yang menyebabkan Pemerintah Kota Surabaya *pondang-panting* dan berujung pada pelelangan proyek Trem pada pihak swasta, entah dalam ataupun luar negeri. *Blueprint* dari proyek Trem hingga MoU baru dari proyek sendiri pun telah dibuat. Seluruh proses tentang pembelajaran metode lelang telah dilakukan dan akan siap untuk proses pelelangan sesegera mungkin.

Daftar Pustaka

- Adams, John (1984). *Transport Planning: Visions & Practice*, Routledge and Kegan Paul Ltd.: London
- Anderson, James E, 2003, *Public Policy Making: An Introduction Fifth Edition*, Boston : Houghton Mifflin Company
- Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabbani.2013. *Trem OJS Di Kota Surabaya Tahun 1889-1930am*.Surabaya: Universitas Airlangga
- Farizi, Moch. Adam. 2018. *Pro-Kontra Rencana Kebijakan Reaktifasi Trem Untuk Pembangunan Transportasi Publik Massal Di Surabaya*.Surabaya : Universitas Airlangga
- Frank Fischer, Gerald J. Miller, and Mara S. Sidney, 2007. *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics and Methods*. Boca Raton: CRS Press
- Muhtadi, Cecep Hidayat Adhi.2018. *Analisis Ketertarikan Pengguna Mobil Pribadi Terhadap Rencana Operasional Trem Di Surabaya (Studi Kasus Pada Koridor Utara-Selatan Kota Surabaya)*. Surabaya: Universitas Narotama
-
- Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Papacostas. 1987. *Fundamentals of Transportation Engineering*. Prantice Hall. USA

- Satiti,Defrina Sukma.2014.*Kebijakan Transportasi Publik dalam Perspektif Green Politics (Studi tentang Rencana Pembangunan Monorel-Trem di Surabaya)*. Surabaya: Univeristas Airlangga
- Siti Aminah, dkk. 2014. *Ekonomi Politik Industri, Transportasi Kota Surabaya: Kontestasi Kepentingan antara Pelaku Angkutan Umum dan Pemerintah dalam Penataan Trayek Baru*. Surabaya: Airlangga Press. Hal 1
- “Kota Surabaya” http://surabaya.bpk.go.id/?page_id=5778
- Zuhri Muhs dan Wahyu Herijanto.2014. *Manajemen Lalu Lintas Akibat Trem Di Jalan Raya Darmo Surabaya*. Surabaya : Institut Sepuluh November