



**PERKEMBANGAN MODA TRANSPORTASI PUBLIK
BUS KOTA JAWATAN ANGKUTAN MOTOR
REPUBLIK INDONESIA DI SURABAYA
TAHUN 1975-2022**

SKRIPSI

Oleh

DWI KAUSA PRIMAWATI

NIM 210110301088

**PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH
FAKULTAS ILMU BUDAYA
UNIVERSITAS JEMBER**

2025



**PERKEMBANGAN MODA TRANSPORTASI PUBLIK
BUS KOTA JAWATAN ANGKUTAN MOTOR
REPUBLIK INDONESIA DI SURABAYA
TAHUN 1975-2022**

SKRIPSI

Skripsi diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Sejarah (S1) dan mencapai gelar Sarjana
Humaniora

Oleh

DWI KAUSA PRIMAWATI

NIM 210110301088

PROGRAM STUDI ILMU SEJARAH

FAKULTAS ILMU BUDAYA

UNIVERSITAS JEMBER

2025

MOTTO

لَا يُكَلِّفُ اللَّهُ نَفْسًا إِلَّا وُسْعَهَا

(QS. Al-Baqarah: 286)

"If you can't survive, just try"

(The 1975)

“Better live your life, we are running out of time”

(Kendrick Lamar, SZA – All The Stars)

PERSEMBAHAN

Skripsi ini dengan bangga penulis persembahkan kepada :

1. Orang tua yang memberikan doa terbaik, membimbing, mendukung secara materi maupun imateriel, serta kasih sayang hingga pengorbanan yang telah penulis dapatkan dari keduanya.
2. Kakek dan Nenek yang memberikan doa terbaik, dukungan dan motivasi
3. Kawan semua yang telah menjadi sandaran serta motivasi penulis dalam penyelesaian skripsi.
4. Almamater Universitas Jember.

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dwi Kausa Primawati

NIM : 210110301088

Menyatakan yang sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul “Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975-2022” adalah benar hasil karya ilmiah sendiri dan belum pernah diajukan untuk mendapat gelar akademik sarjana baik di Universitas Jember maupun perguruan tinggi lain. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Karya tulis ini bukan hasil jiplakan, dan di dalamnya tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis, kecuali kutipan yang telah saya sebutkan sumbernya dan dicantumkan dalam daftar sumber.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh atas penulisan karya ilmiah ini.

Jember, 30 April 2025

Yang menyatakan,

Dwi Kausa Primawati

NIM.2101103088

PERSETUJUAN

Skripsi berjudul “Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975-2022” telah disetujui oleh pembimbing untuk diujikan:

Dosen Pembimbing 1,

Dosen Pembimbing 2,

Dr. Eko Crys Endrayadi, M.Hum.
NIP. 197108251999031001

Mrr Ratna Endang Widuatie, S.S., M.A.
NIP. 196907271997022001

PENGESAHAN

PRAKATA

Segala puji bagi Allah SWT atas segala rahmat, nikmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975-2022”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan mendapat gelar Sarjana Humaniora pada program Studi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember. Penulis menyadari sampai terselesaikannya skripsi ini tidak luput dari bantuan, arahan dan bimbingan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan kerendahan hati penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Drs. Nawiyanto, M.A., Ph.D., selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember
2. Dr. Eko Crys Endrayadi, M.Hum., selaku Kepala Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember, dan sebagai Dosen Pembimbing 1 yang penuh kesabaran serta meluangkan waktunya guna memberikan bimbingan, arahan, perhatian, dan motivasi agar penulis tidak pernah lelah dalam menulis maupun melakukan penelitian,
3. Mrr Ratna Endang W, S.S., M.A., selaku Dosen Pembimbing 2 yang telah dengan sabar meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk membimbing, mengarahkan, serta memotivasi penyusunan skripsi ini,
4. Dra. Dewi Salindri, M.Si., selaku Dosen Penguji 1 yang telah memberikan arahan dan motivasi pada penyusunan skripsi,
5. Dewik Untarawati, M.Hum., selaku Dosen Penguji 2 yang telah senantiasa bersedia meluangkan waktu untuk mengarahkan dan memberi motivasi pada penyusunan skripsi,
6. Drs. Nurhadi Sasmita, M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah bersedia menyisihkan waktu, tenaga, pikiran, dan perhatian dalam memberi arahan, bimbingan, serta motivasi selama masa studi sampai dengan penyusunan skripsi ini,
7. Bapak dan Ibu dosen Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember, yang telah memberikan banyak ilmu yang bermanfaat,

8. Seluruh karyawan dan staf Perum DAMRI Cabang Surabaya, Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Timur, serta Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Surabaya yang telah membantu penulis dalam mencari sumber-sumber dan mengarahkan dalam penelitian ini,
9. Seluruh karyawan dan staf Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember atas segala bantuan, informasi, dan pelayanan kepada penulis selama proses penelitian berlangsung,
10. Orangtua tercinta, Ayah Miswandi dan Ibu Novrida, yang telah bekerja keras untuk membiayai kehidupan penulis disertai kasih sayang, dukungan, dan doa tanpa henti yang menjadi pengobat semangat di sepanjang hidup penulis,
11. Saudara tersayang, Aswa Salsabilla Wilindia, yang menjadi penyemangat dalam penyelesaian skripsi.
12. Sahabat tersayang, Cinta Rivani Nabila, Belqis Hayfa Yasmin dan Tian Akbar, yang telah menjadi teman setia penulis dari awal kuliah hingga akhir, bahkan saat menyelesaikan skripsi. Kehadiran kalian memberikan penulis kekuatan dan semangat untuk terus maju. Penulis berdoa agar kalian selalu diberi kesuksesan, kebahagiaan, dan kesehatan yang baik, semoga kalian selalu menjadi sumber inspirasi bagi orang lain dan selalu memiliki hati yang baik,
13. Sahabat tercinta, Indy Zulfiana, Ratikasari Avriza, dan Anggita Intan, yang selalu ada untuk penulis hingga bisa menyelesaikan skripsi ini dengan bahagia,
14. Teman-teman Ilmu Sejarah angkatan 2021.

Jember, 30 April 2025

Penulis,

Dwi Kausa Primawati

21011030188

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
MOTTO	ii
PERSEMBAHAN	iii
PERNYATAAN	iv
PERSETUJUAN	v
PENGESAHAN	vi
PRAKATA	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR SINGKATAN	xi
DAFTAR ISTILAH	xiii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xviii
ABSTRAK	xx
<i>ABSTRACT</i>	xxi
RINGKASAN	xxii
<i>SUMMARY</i>	xxv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	13
1.3 Tujuan dan Manfaat	14
1.3.1 Tujuan	14
1.3.2 Manfaat	14
1.4 Ruang Lingkup	15
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	18
BAB 3 PENDEKATAN DAN KERANGKA TEORETIS, METODE PENELITIAN, DAN SISTEMATIKA PENULISAN	28
3.1 Pendekatan dan Kerangka Teoretis	28
3.2 Metode Penelitian	30

3.3 Sistematika Penulisan	31
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN	33
4.1 Kondisi Surabaya dan Moda Transportasi Sebelum Tahun 1975	33
4.1.1 Kondisi Geografis	51
4.1.2 Kondisi Demografis	54
4.2 Perkembangan Bus Kota DAMRI di Surabaya Tahun 1975-2022	58
4.2.1 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Raden Soeparno 1974-1979	58
4.2.2 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Moehadji Widjaja 1979-1984	67
4.2.3 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Poernomo Kasidi 1984-1994	74
4.2.4 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Sunarto Sumoprawiro 1994-2002	81
4.2.5 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Bambang Dwi Hartono 2002-2010	88
4.2.6 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Tri Rismaharini 2010-2020	91
4.2.7 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Whisnu Sakti Buana 2020-2021	97
4.2.8 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Eri Cahyadi 2021-2022	99
4.3 Dampak Keberadaan Bus Kota DAMRI Bagi Masyarakat Surabaya	105
4.3.1 Dampak Sosial	105
4.3.2 Dampak Ekonomi	109
4.3.3 Dampak Lingkungan	112
BAB 5 KESIMPULAN	115
DAFTAR SUMBER	119
LAMPIRAN	135

DAFTAR SINGKATAN

AC	: Air Conditioner
AKAP	: Antar Kota Antar Provinsi
AKDP	: Antar Kota Dalam Provinsi
APBD	: Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
APBN	: Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara
BETM	: Bataviasche Electrische Tramweg Maatschappij
BPS	: Badan Pusat Statistik
BPUPN	: Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara
BRT	: Bus Rapid Transit
BRTS	: Bus Rapid Transit Surabaya
BTM	: Bataviasche Tramweg Maatschappij
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
CCTV	: Closed Circuit Television
COVID-19	: Coronavirus Disease 2019
DAMRI	: Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia
DISHUB	: Dinas Perhubungan
DLLAJ	: Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
ESTO	: Eerste Salatigasche Transport Onderneming
GT	: Gerbang Tol
JMP	: Jembatan Merah Plaza
KA	: Kereta Api
KRL	: Kereta Rel Listrik
KSO	: Kerja Sama Operasi
LRT	: Light Rail Transit
NISM	: Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij
NITM	: Nederland Indische Tramweg Maatschappij
OJS	: Oost-Java Stoomtram Maatschappij
PDA	: Pengangkutan Djawatan Automobil
PERUM	: Perusahaan Umum

PKL	: Pedagang Kaki Lima
PN	: Perusahaan Negara
PO	: Perusahaan Otobus
PT	: Perseroan Terbatas
REPELITA	: Rencana Pembangunan Lima Tahun
RPJMD	: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah
RPJMN	: Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional
RTRK	: Rencana Tata Ruang Kota
RTRW	: Rencana Tata Ruang Wilayah
SK	: Surat Keputusan
SS	: Staatsspoorwegen
UABK	: Unit Angkutan Bus Kota
UPTD	: Unit Pelaksana Teknis Dinas
VS	: Verenigde Spoorwegbedrijf

DAFTAR ISTILAH

<i>Air Conditioner</i>	: Pendingin udara yang dipasang di angkutan umum modern
Badan Usaha Milik Daerah	: Perusahaan milik pemerintah daerah
Bus Kota	: Angkutan umum berupa bus yang beroperasi di dalam wilayah kota.
<i>Bus Rapid Transit</i>	: Sistem transportasi bus cepat
<i>Closed-Circuit Television</i>	: Kamera pengawas yang dipasang
DAMRI	: Singkatan dari Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia, yaitu perusahaan milik negara yang bergerak di bidang transportasi darat, khususnya bus.
<i>Feeder</i>	: Angkutan pengumpan yang menghubungkan ke moda transportasi utama
Kereta api	: Moda transportasi darat berbasis rel yang digerakkan oleh mesin.
Komoditas	: Barang hasil produksi yang diperdagangkan, seperti kopi, gula, dan tembakau.
Mesin uap	: Mesin yang menggunakan uap air sebagai tenaga penggerak, banyak digunakan pada kereta api dan kapal pada masa lalu.
Mobilitas	: Tingkat pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain.
Moda transportasi publik	: Sarana transportasi yang digunakan bersama oleh masyarakat umum, misalnya bus, kereta api, atau trem.
Moda transportasi	: Jenis atau sarana transportasi yang digunakan, seperti transportasi darat, laut, atau udara.

Perusahaan Otobus (PO)	: Perusahaan swasta yang bergerak di bidang jasa angkutan bus.
Revolusi Industri	: Periode perubahan besar dalam bidang industri dan teknologi, ditandai dengan penggunaan mesin-mesin, termasuk mesin uap.
Sistem transportasi	: Keseluruhan komponen yang saling terkait dalam penyelenggaraan transportasi, meliputi alat, infrastruktur, pengelola, dan pengguna.
Transportasi darat	: Moda transportasi yang beroperasi di permukaan tanah, seperti bus, mobil, dan kereta api.
Transportasi massal	: Moda transportasi yang dapat mengangkut banyak orang secara bersamaan, seperti bus, kereta, atau trem.
Transportasi	: Kegiatan memindahkan manusia atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, atau mesin dari satu tempat ke tempat lain.
Trem	: Moda transportasi massal dalam kota berbasis rel, bisa ditarik kuda, uap, atau listrik.

DAFTAR TABEL

Tabel	Judul Tabel	Halaman
Tabel 4.1	Penumpang Trem Listrik Juni-November Tahun 1923	42
Tabel 4.2	Populasi dan Komposisi Penduduk Kota Surabaya Tahun 1930, 1940 dan 1950	55
Tabel 4.3	Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1974-1979	61
Tabel 4.4	Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1979-1984	68
Tabel 4.5	Jumlah Kendaraan di Kota Surabaya Tahun 1980	70
Tabel 4.6	Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1984-1994	75
Tabel 4.7	Jumlah Sepeda Motor di Kota Surabaya Tahun 1975-1984	76
Tabel 4.8	Jumlah Sepeda Motor di Kota Surabaya Tahun 1981-1989	78
Tabel 4.9	Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1994-2002	83
Tabel 4.10	Jumlah Sepeda Motor di Kota Surabaya Tahun 1994-1998	85
Tabel 4.11	Jumlah Penumpang DAMRI Tahun 2005-2011	92
Tabel 4.12	Jumlah Kendaraan di Kota Surabaya Tahun 2021-2022	100
Tabel 4.13	Transportasi Umum di Kota Surabaya Tahun 2021	102

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul Gambar	Halaman
Gambar 4.1	Sado melintasi <i>Societeitsstraat</i> di Surabaya Tahun 1904	34
Gambar 4.2	Dokar melintasi Jalanan Surabaya Tahun 1900	35
Gambar 4.3	Trem Uap Melintasi Jalan di Surabaya Tahun 1930	38
Gambar 4.4	Bus Pengumpan Trem Milik OJS	39
Gambar 4.5	Trem Listrik melintasi Jalanan Surabaya	40
Gambar 4.6	Becak melintas di Pasar Blauran Surabaya Tahun 1950	46
Gambar 4.7	Lokasi dan Pemetaan PT. SIER	62
Gambar 4.8	Bus Tingkat Melintasi Jalanan Surabaya Tahun 1981	71
Gambar 4.9	Bus Tingkat dan Bus Patas DAMRI	72
Gambar 4.10	Peta Lokasi Terminal Purabaya	80
Gambar 4.11	Unit Bus Kota DAMRI Kelas Patas AC	89
Gambar 4.12	Unit Bus Kota DAMRI Khusus Wanita	93
Gambar 4.13	Peresmian Suroboyo Bus di Gedung Siola	95
Gambar 4.14	Wali Kota Eri Cahyadi Meresmikan Angkutan <i>feeder</i> Wirawiri	103
Gambar 4.15	Spanduk Pemberhentian Operasional Bus Kota DAMRI di Terminal Purabaya	104

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Judul Lampiran	Halaman
Lampiran A	Surat Izin Penelitian Perum DAMRI Cabang Surabaya	134
Lampiran B	Surat Izin Penelitian Dinas Perhubungan Kota Surabaya	135
Lampiran C	Surat Izin Penelitian Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Jawa Timur	136
Lampiran D	Tingginya Animo Masyarakat Surabaya dalam Menggunakan Transportasi Bus Kota DAMRI Sejak Awal Pengoperasian Tahun 1975	137
Lampiran E	Pengadaan Bus Tingkat DAMRI di Surabaya Tahun 1981	138
Lampiran F	Penambahan 20 Unit Bus Kota DAMRI Surabaya Tahun 1980	139
Lampiran G	Penambahan lima trayek bus kota DAMRI Surabaya Tahun 1988	140
Lampiran H	Keberhasilan Bus Kota DAMRI Surabaya	141
Lampiran I	Keberhasilan Bus Kota DAMRI Surabaya	142
Lampiran J	Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1984 Tentang Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI	143
Lampiran K	Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 20 Tahun 1994	144

	Tentang Pemasangan Rambu Tempat Pemberhentian Bis Di Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya	
Lampiran L	Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 31 Tahun 1994 Tentang Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA) Keenam Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya	145
Lampiran M	Rute Suroboyo Bus Terminal Purabaya – Terminal TOW	146

ABSTRAK

Penelitian ini membahas perkembangan moda transportasi publik bus kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya dari tahun 1975 hingga 2022. Permasalahan utama yang dikaji meliputi latar belakang kehadiran bus kota DAMRI di Surabaya, proses perkembangannya, serta dampak sosial, ekonomi, dan lingkungan. Urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi di Surabaya mendorong meningkatnya kebutuhan transportasi publik yang efisien, sehingga peran bus kota DAMRI menjadi sangat penting dalam menunjang mobilitas penduduk. Penelitian ini menggunakan metode sejarah dengan tahapan heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi, serta didukung pendekatan sosiologi perkotaan dan teori struktural fungsional untuk menganalisis dinamika perubahan transportasi dan pengaruh kebijakan pemerintah kota. Ruang lingkup penelitian mencakup wilayah Surabaya dengan periode kajian awal pengoperasian bus kota DAMRI pada tahun 1975 hingga penghentian operasional pada tahun 2022, yang menyoroti perubahan kebijakan transportasi di bawah berbagai kepemimpinan wali kota. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perkembangan bus kota DAMRI di Surabaya merupakan respons terhadap tantangan urbanisasi, kemacetan, dan kebutuhan mobilitas masyarakat. Setiap periode kepemimpinan membawa inovasi dan kebijakan baru yang mempengaruhi layanan dan operasional. Dampak sosial yang dihasilkan antara lain peningkatan aksesibilitas dan kenyamanan transportasi, sedangkan dampak ekonomi terlihat pada efisiensi mobilitas dan kontribusi terhadap perekonomian lokal. Keberadaan bus kota DAMRI juga berdampak positif terhadap lingkungan karena mengurangi emisi gas kendaraan pribadi. Penelitian ini memberikan kontribusi teoretis kajian sejarah transportasi serta manfaat praktis bagi pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan pengembangan sistem transportasi publik yang terintegrasi di masa depan. Implementasi kebijakan dan pengembangan bus kota DAMRI di Surabaya terbukti mampu mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi serta meningkatkan kualitas hidup penduduk kota.

Kata Kunci: bus kota, DAMRI, Surabaya, transportasi publik, perkembangan, mobilitas masyarakat

ABSTRACT

This study discusses the development of public transportation modes of city buses of the Republic of Indonesia Motor Transport Service in Surabaya from 1975 to 2022. The main problems studied include the background of the presence of DAMRI city buses in Surabaya, the development process, and the social, economic, and environmental impacts. Urbanization and economic growth in Surabaya have driven the increasing need for efficient public transportation, so that the role of DAMRI city buses has become very important in supporting population mobility. This study used a historical method with heuristic stages, source criticism, interpretation, and historiography, and is supported by an urban sociology approach and structural functional theory to analyze the dynamics of transportation changes and the influence of city government policies. The scope of the study covers the Surabaya area with the initial study period of DAMRI city bus operations in 1975 to the cessation of operations in 2022, which highlights changes in transportation policies under various mayoral leaderships. The results of the study show that the development of DAMRI city buses in Surabaya is a response to the challenges of urbanization, congestion, and the need of community mobility. Each leadership period brings new innovations and policies that affect services and operations. The social impacts generated include increased accessibility and comfort of transportation, while the economic impact is seen in mobility efficiency and contribution to the local economy. The existence of DAMRI city buses also has a positive impact on the environment because it reduces private vehicle gas emissions. This study provides theoretical contributions to the study of transportation history as well as practical benefits for local governments in formulating policies for developing an integrated public transportation system in the future. The implementation of DAMRI city bus policies and development in Surabaya has proven to be able to reduce public dependence on private vehicles and improve the quality of life of city residents.

Keywords: city buses, DAMRI, Surabaya, public transportation, development, community mobility.

RINGKASAN

Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975-2022, Dwi Kausa Primawati, 210110301888 ; Program Studi Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Jember.

Skripsi ini membahas mengenai Perkembangan Bus Kota Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia di Surabaya Tahun 1975-2022. Tujuan dari penelitian ini yaitu: (1) menjelaskan latar belakang keberadaan bus kota DAMRI di Surabaya, (2) mendeskripsikan perkembangan bus kota DAMRI di Surabaya, serta (3) menganalisis dampak adanya bus kota DAMRI di Surabaya.

Penelitian ini menggunakan metode sejarah, meliputi: (1) heuristik atau pengumpulan data, (2) kritik ekstren dan intern, (3) interpretasi atau penafsiran sumber, dan (4) historiografi atau penulisan sejarah. Penulis menggunakan ilmu bantu sosiologi perkotaan serta teori stuktural fungsional untuk menganalisis permasalahan urbanisasi yang berdampak pada peran transportasi di Surabaya. Teori struktural fungsional digunakan untuk memahami bagaimana kebijakan-kebijakan yang diterapkan memengaruhi perkembangan transportasi di Jakarta, baik sebelum, selama, maupun setelah proses perkembangan tersebut berlangsung. Menurut Robert K.Merton, struktural fungsional memandang masyarakat terdiri dari struktur yang saling terhubung, setiap bagian memiliki fungsinya tersendiri. Pada kondisi tersebut, masyarakat dianggap dalam keadaan statis atau seimbang, tetapi jika salah satu bagian tersebut tidak berfungsi dengan baik akan terjadi gangguan yang mempengaruhi keseimbangan masyarakat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap periode kepemimpinan Wali Kota Surabaya membawa kebijakan dan strategi yang berbeda dalam pengembangan transportasi publik, khususnya bus kota DAMRI, sesuai dengan tantangan dan kebutuhan zamannya. Pada masa pemerintahan Raden Soeparno (1974–1979), Surabaya mengalami perubahan sosial dan ekonomi yang signifikan akibat industrialisasi dan urbanisasi yang cepat, sehingga muncul kebutuhan mendesak akan sistem transportasi massal

yang efisien. Menjawab hal ini, Soeparno membentuk Dinas Perhubungan Surabaya dan menginisiasi pengoperasian bus kota DAMRI pada tahun 1975 dengan armada awal 20 unit yang melayani tiga trayek utama, armada ini berkembang pesat menjadi 92 unit pada 1978, dengan kantor dan pangkalan di Rungkut untuk mengakomodasi mobilitas pekerja industri. Pada masa Moehadji Widjaja (1979–1984), layanan angkutan umum diperluas dengan trayek baru, pengadaan bus tingkat, dan bus kelas patas untuk meningkatkan kapasitas dan kenyamanan.

Poernomo Kasidi (1984–1994) memodernisasi armada DAMRI dengan penambahan 20 bus tingkat dan membangun Terminal Purabaya di Bungurasih untuk mengurangi kemacetan pusat kota, serta memperbaiki infrastruktur jalan di kawasan bisnis baru. Selanjutnya pada masa Soenarto Soemoprawiro (1994–2002) berfokus pada pengelolaan bus kota DAMRI dan infrastruktur pendukung, dengan meresmikan Terminal Tambak Osowilangun, memperbarui sistem rute bus, serta mengembangkan jaringan jalan lingkar dan sistem lalu lintas terintegrasi. Pada masa Bambang Dwi Hartono (2002–2010), dilakukan revitalisasi terminal dan peremajaan armada dengan bus kelas patas ber-AC.

Perubahan besar terjadi pada masa Tri Rismaharini (2010–2020) dengan meningkatkan kenyamanan dan keamanan transportasi publik dengan inovasi seperti bus khusus wanita dan peluncuran Suroboyo Bus, kemunculan BRT ramah lingkungan yang menggunakan sampah plastik sebagai pembayaran. Selanjutnya masa Whisnu Sakti Buana (2020–2021) mengintegrasikan Suroboyo Bus sebagai penghubung utama dengan angkutan kota sebagai *feeder*, mendorong peremajaan armada angkota, pengurangan rute, dan pembentukan badan hukum untuk memudahkan pembiayaan, menjaga kenyamanan dan daya saing angkutan umum. Wali Kota Eri Cahyadi (2021–2022) melakukan penambahan armada Suroboyo Bus, memperluas rute, mengintegrasikan pembayaran elektronik, serta mengembangkan angkutan pengumpan seperti Wirawiri Suroboyo, meskipun operasional bus kota DAMRI dihentikan sejak 1 September 2022 karena pandemi dan kenaikan BBM. Secara sosial, keberadaan DAMRI memberikan akses transportasi massal yang luas dan terjangkau, meningkatkan kualitas hidup

masyarakat, serta menjadi ruang interaksi sosial yang memperkuat integrasi warga kota, namun, kehadiran bus kota DAMRI juga berdampak negatif pada moda transportasi umum lain seperti bemo, yang menyebabkan penurunan pendapatan dan protes dari pengemudinya. Penghentian operasional bus kota DAMRI pada tahun 2022 akibat persaingan dengan angkutan daring, kenaikan harga bahan bakar, dan penurunan penumpang saat pandemi Covid-19, menyebabkan sopir dan kernet kehilangan pekerjaan, serta memaksa penumpang mencari alternatif transportasi lain.

Secara ekonomi, keberadaan bus kota DAMRI menyediakan transportasi murah bagi masyarakat menengah ke bawah, membuka akses ekonomi dan lapangan kerja, serta menggerakkan industri pendukung, namun, subsidi pemerintah dan persaingan dengan transportasi umum lainnya menimbulkan distorsi pasar. Pemberhentian operasional bus kota DAMRI juga berdampak pada ekonomi mikro, khususnya pedagang di terminal yang kehilangan pelanggan. Sebagai respons, Pemerintah Kota Surabaya menambah rute Suroboyo Bus dan meluncurkan program *feeder* Wirawiri untuk memberdayakan sopir angkot lama dan memperluas jangkauan transportasi umum. Meski demikian, tantangan seperti ketidaktepatan jadwal dan minimnya frekuensi bus masih perlu diatasi agar layanan transportasi publik lebih optimal, dan mampu menjaga stabilitas ekonomi masyarakat yang bergantung pada sektor ini, serta diperlukan inovasi dan adaptasi kebijakan agar transportasi publik tetap relevan dan berkelanjutan.

Secara lingkungan, bus kota DAMRI berperan penting dalam mengurangi polusi udara dengan menekan penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan efisiensi bahan bakar melalui pengangkutan massal penumpang. Pengembangan transportasi ini juga mendorong penataan ruang kota yang lebih hijau dan revitalisasi terminal, sehingga meningkatkan kualitas udara dan mengurangi efek panas perkotaan. Inovasi seperti Suroboyo Bus yang menggunakan sampah plastik sebagai alat pembayaran turut membantu pengelolaan sampah dan mengurangi pencemaran lingkungan. Meski demikian, pengelolaan limbah operasional dan kesinambungan program ramah lingkungan perlu terus dijaga agar dampak positifnya berkelanjutan.

SUMMARY

The Development of Public Transportation Modes of City Buses of the Republic of Indonesia Motorized Transportation Service in Surabaya 1975-2022, Dwi Kausa Primawati, 210110301888; History Study Program, Faculty of Humanities, University of Jember.

This study discusses the development of city buses of the Republic of Indonesia Motorized Transportation Service in Surabaya 1975-2022. The objectives of this study are: (1) to explain the background of the existence of DAMRI city buses in Surabaya, (2) to describe the development of DAMRI city buses in Surabaya, and (3) to analyze the impact of DAMRI city buses in Surabaya.

This study uses a historical method, including: (1) heuristics or data collection, (2) external and internal criticism, (3) interpretation or interpretation of sources, and (4) historiography or writing history. The author uses the auxiliary science of urban sociology and structural functional theory to analyze urbanization problems that have an impact on the role of transportation in Surabaya. Structural functional theory is used to understand how policies that are implemented affect the development of transportation in Jakarta, both before, during, and after the development process takes place. According to Robert K. Merton, structural functional views society as consisting of interconnected structures, each part has its own function. In this condition, society is considered to be in a static or balanced state, but if one of these parts does not function properly, there will be disturbances that affect the balance of society. The results of the study show that each period of the Mayor of Surabaya's leadership brought different policies and strategies in the development of public transportation, especially the DAMRI city bus, according to the challenges and needs of the times. During the reign of Raden Soeparno (1974–1979), Surabaya experienced significant social and economic changes due to rapid industrialization and urbanization, so that an urgent need arose for an efficient mass transportation system. Responding to this, Soeparno formed the Surabaya Transportation Agency and initiated the operation of DAMRI city buses in 1975

with an initial fleet of 20 units serving three main routes, this fleet grew rapidly to 92 units in 1978, with offices and bases in Rungkut to accommodate the mobility of industrial workers. During the Mochadji Widjaja era (1979–1984), public transportation services were expanded with new routes, the procurement of double-decker buses, and patas-class buses to increase capacity and comfort.

Poernomo Kasidi (1984–1994) modernized the DAMRI fleet with the addition of 20 double-decker buses and built the Purabaya Terminal in Bungurasih to reduce congestion in the city center, as well as improving road infrastructure in the new business area. Furthermore, during the Soenarto Soemoprawiro era (1994–2002) he focused on the management of DAMRI city buses and supporting infrastructure, by inaugurating the Tambak Osowilangon Terminal, updating the bus route system, and developing a ring road network and integrated traffic system. During the Bambang Dwi Hartono era (2002–2010), terminal revitalization and fleet rejuvenation were carried out with air-conditioned patas class buses.

Major changes occurred during the Tri Rismaharini era (2010–2020) by increasing the comfort and safety of public transportation with innovations such as special buses for women and the launch of the Suroboyo Bus, the emergence of environmentally friendly BRT that uses plastic waste as payment. Furthermore, the Whisnu Sakti Buana era (2020–2021) integrated the Suroboyo Bus as the main connection with city transportation as a feeder, encouraged the rejuvenation of the city transportation fleet, reduced routes, and formed a legal entity to facilitate financing, maintain the comfort and competitiveness of public transportation. Mayor Eri Cahyadi (2021–2022) added to the Suroboyo Bus fleet, expanded routes, integrated electronic payments, and developed feeder transportation such as the Wirawiri Suroboyo, although the operation of the DAMRI city bus was stopped since September 1, 2022 due to the pandemic and the increase in fuel prices. Socially, the existence of DAMRI provides access to wide and affordable mass transportation, improves the quality of life of the community, and becomes a social interaction space that strengthens the integration of city residents, however, the presence of DAMRI city buses also has a negative impact on other public transportation modes such as bemo, which causes a decrease in income and protests

from its drivers. The cessation of DAMRI city bus operations in 2022 due to competition with online transportation, rising fuel prices, and a decrease in passengers during the Covid-19 pandemic, caused drivers and conductors to lose their jobs, and forced passengers to look for other transportation alternatives.

Economically, the existence of DAMRI city buses provides cheap transportation for the lower middle class, opened up economic access and employment, and drives supporting industries, however, government subsidies and competition with other public transportation have caused market distortions. The termination of DAMRI city bus operations also had an impact on the micro economy, especially traders at terminals who lost customers. In response, the Surabaya City Government added Suroboyo Bus routes and launched the Wirawiri feeder program to empower old angkot drivers and expand the reach of public transportation. However, challenges such as inaccurate schedules and minimal bus frequencies still need to be overcome so that public transportation services are more optimal, and are able to maintain the economic stability of the community that depends on this sector, and innovation and policy adaptation are needed so that public transportation remains relevant and sustainable.

Environmentally, DAMRI city buses played an important role in reducing air pollution by reducing the use of private vehicles and increasing fuel efficiency through mass passenger transportation. The development of this transportation also encouraged greener urban spatial planning and terminal revitalization, thereby improving air quality and reducing the effects of urban heat. Innovations such as the Suroboyo Bus which uses plastic waste as a means of payment also help manage waste and reduce environmental pollution. However, operational waste management and the continuity of environmentally friendly programs needed to be maintained so that the positive impacts were sustainable.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu kegiatan pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, dan mesin dari satu tempat ke tempat lain.¹ Transportasi menjadi bagian penting dalam kehidupan manusia, adanya sistem transportasi dapat memengaruhi alur kehidupan manusia seperti terjadinya perpindahan penduduk dan perdagangan yang semakin cepat.² Kebutuhan akan transportasi sejalan dengan aktivitas ekonomi, semakin tinggi aktivitas ekonomi manusia maka kebutuhan transportasi juga akan meningkat.

Kemunculan roda menandai revolusi dalam sejarah transportasi.³ Roda menjadi titik awal perkembangan transportasi darat serta menjadi fondasi dalam kemudahan mobilitas dan perdagangan, serta adanya mesin uap pada masa

¹ M. N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, (Jakarta: Gahlia Indonesia, 2004), hlm. 15.

² Iqbal Hastri Firmandani dan Agus Trilaksana, “Perkembangan Transportasi Darat (BUS) Di Probolinggo Tahun 1933-1956”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.11, No.3, 2021, hlm. 2.

³ Siregar Muchtarudi, *Beberapa Masalah Ekonomi & Management Pengangkutan*, (Jakarta: Lembaga Penerbit FE UI, 1981), hlm.1.

revolusi industri yang digunakan sebagai alat penggerak sepeda motor, kapal, dan kereta api, membuka peluang baru perdagangan dan perkembangan industri yang sebelumnya tidak mungkin untuk dilakukan.⁴ Transportasi darat di Indonesia awalnya bergantung pada penggunaan alat tradisional yang menggunakan tenaga hewan seperti pedati dan gerobak.⁵ Masuknya era kolonial Belanda yang membawa kebijakan pembangunan jalan Anyer - Panarukan atau yang disebut dengan *de Groote Poestweg* (Jalan Raya Pos)⁶ menjadi awal dari adanya perkembangan transportasi darat. Tujuan pembangunan jalan yaitu untuk memudahkan kepentingan ekonomi dan militer. Kepentingan ekonomi berkaitan dengan kebijakan tanam paksa atau *cultuurstelsel* yaitu tanaman kopi, gula, dan tembakau yang diberlakukan Herman Willem Daendels untuk memudahkan pengangkutan komoditas hasil perkebunan ke gudang milik pemerintah dan pelabuhan.⁷ Selain memiliki dampak terhadap perkembangan ekonomi di Pulau Jawa, kebijakan pembangunan jalan raya Anyer hingga Panarukan ini juga memiliki peran penting dalam perkembangan jalan raya dan transportasi.

Pemerintah Kolonial Belanda memiliki peran penting dalam memajukan teknologi transportasi darat dengan adanya pengenalan kereta api sebagai moda transportasi massal.⁸ Pada tanggal 15 Agustus 1840, Insinyur Militer Kolonel Jhr. Van der Wijk mengirimkan memo kepada Pemerintah Kolonial Belanda yang

⁴ Hilma Alifatur, *et.al.*, “Mekanisme Kerja Mesin Uap Kereta Api”, dalam *Jurnal Multidisiplin Inovatif*, Vol. 8, No 6, 2024, hlm. 252.

⁵ Dinas Perhubungan, “Seputar Pengertian Transportasi Darat”, [online], <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/seputar-pengertian-transportasi-darat-13>, diakses pada 17 Maret 2025.

⁶ Endah Sri Hartatik, “Perkembangan Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintah Daendels”, dalam *Jurnal Paramita: Historical Studies*, Vol.26, No.2, 2016, hlm. 156.

⁷ Historia, “Sepuluh Fakta di Balik Jalan Daendels dari Anyer ke Panarukan”, [online], <https://historia.id/kuno/articles/sepuluh-fakta-di-balik-pembangunan-jalan-daendels-dari-anyer-ke-panarukan-6ae2W/page/>, diakses pada 30 Mei 2024.

⁸ Haikal Elbaitsa Arkaan, *et.al.*, “Pembangunan Transportasi Kereta Api Dan Pengaruhnya Terhadap Ekologi Kota Surakarta (1864 - 1942), dalam *Jurnal Candi*, Vol.22, No.1, 2022, hlm. 97.

berisi usulan mengenai pembangunan jalur kereta api di Pulau Jawa.⁹ Usulan pembangunan jalur kereta api tersebut ditindak lanjuti dengan diterbitkannya Surat keputusan Raja Nomor 270 tanggal 28 Mei 1842¹⁰ yang berisi keputusan akan dibangun jalan kereta api dari besi, dengan jalur dari Semarang ke Solo dan Yogyakarta.¹¹ Perkembangan kereta api berjalan beriringan dengan pembangunan trem sebagai moda transportasi dalam kota, yang dimulai dengan trem kuda (*Paarde Tram*) pada tahun 1869 di Batavia yang dikelola oleh *Bataviasche Tramweg Maatschappij* (BTM), kemudian diikuti oleh trem uap (*Stroom Tram*) dikelola *Nederland Indische Tramweg Maatschappij* (NITM), dan trem listrik (*Electrische Tram*) dikelola oleh *Elektrische Tram Maatschappij* (BETM).¹² Trem menjadi salah satu moda transportasi utama di kota - kota besar termasuk salah satunya Surabaya. Trem di Surabaya dikelola oleh *Oost-Java Stroomtram Maatschappij* (O.J.S). Terdapat tiga jenis trem yang beroperasi di Surabaya saat itu, mulai dari trem kuda, trem uap, dan trem listrik.¹³ Trem menjadi salah satu transportasi massal yang banyak digunakan oleh masyarakat.¹⁴ Pada tahun 1893 muncul kendaraan sepeda motor di Surabaya yang juga bersamaan dengan mulainya penggunaan mobil.¹⁵

⁹ Historia, “David Maarchalk dan Perusahaan Kereta Api Negara” [online], <https://historia.id/urban/articles/david-maarschalk-dan-perusahaan-kereta-api-negara-vZVGL/page/>, diakses pada 30 Mei 2024.

¹⁰ Surat keputusan Raja Nomor 270 tanggal 28 Mei 1842 tentang dibangun jalan kereta api dari besi, dengan jalur dari Semarang ke Solo dan Yogyakarta.

¹¹ Iwan Hermawan, “Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda” [online], <https://doi.org/10.24/prosiding18/07>, diakses pada 30 Mei 2024.

¹² Muhammad Hadian Saputra, “Perkembangan Trem Batavia Tahun 1869 - 1930”, dalam *Jurnal Mozaik: Kajian Ilmu Sejarah*, Vol.13, No.1, 2022, hlm. 76.

¹³ Zahir, “Perkembangan Transportasi Darat, Laut serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Abad ke-20”, dalam *Jurnal Historia Madania*, Vol.7, No.2, 2022, hlm .191.

¹⁴ Pahlawan, “Sejarah Tentang Trem, Transportasi Surabaya di Masa Dulu” [online], <https://lapispahlawan.co.id/article/detail/sejarah-tentang-trem-transportasi-surabaya-di-masa-dulu>, diakses pada 24 Maret 2025.

Perkembangan transportasi darat massal di Indonesia tidak hanya ditandai dengan pembangunan kereta api dan trem. Pada tahun 1912 Pemerintah Kolonial Belanda memperkenalkan transportasi massal bus dengan mendirikan *Pengangkutan Djawatan Automobil* (PDA). Bus pertama yang beroperasi yaitu bus buatan Belanda yang dikenal dengan “Auto Tram”, dengan rute Bandung dan Lembang.¹⁶ Transportasi massal bus mengalami perkembangan dan menjadi salah satu transportasi massal yang penting dalam menghubungkan berbagai daerah. Pada tahun 1923 muncul Perusahaan Otobus (PO) swasta pertama bernama *Eerste Salatigasche Transport Onderneming* (ESTO) di Salatiga dengan rute Salatiga dan Tuntang yang memiliki tarif berbeda untuk kelas satu dan dua.¹⁷ Pada tahun 1932 didirikan perusahaan bus swasta di Bandung, Jawa Barat yaitu Aneka Motor,¹⁸ dan pada tahun 1946 muncul perusahaan bus swasta lainnya di Surabaya, Jawa Timur yaitu Perusahaan Otobus (PO) Aneka Djaja.¹⁹ Industri transportasi bus terus mengalami perkembangan signifikan dengan munculnya berbagai Perusahaan Otobus (PO) swasta baru di berbagai wilayah di Indonesia.

¹⁵ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900 - 1942”, dalam *Jurnal Mozaik Humaniora*, Vol.17, No.2, 2017, hlm. 226.

¹⁶ SindoNews, “Perkembangan Sejarah Bus di Indonesia Mulai 1912 hingga Sekarang”, [online], <https://otomotif.sindonews.com/read/1074013/183/perkembangan-sejarah-bus-di-indonesia-mulai-1912-hingga-sekarang>, diakses pada 24 Maret 2025.

¹⁷ Rendi Adi Kurniawan dan Suyono, “Peran Komunitas Pecinta Bus dalam Membantu Perusahaan Otobus (PO) Meningkatkan Minat Konsumen (Studi Kasus Komunitas Djember Bus Lovers)”, dalam *Jurnal Bisnis dan Komunikasi Digital*, Vol.1, No.1, 2023, hlm. 2.

¹⁸ Mohammad Saifulloh, “Deretan PO Bus yang Sudah Beroperasi dari Zaman Penjajahan”, [online], <https://otomotif.sindonews.com/read/1294145/183/deretan-po-bus-yang-sudah-beroperasi-dari-zaman-penjajahan>, diakses pada 24 Maret 2025.

¹⁹ RCTI, “Perkembangan Sejarah Bus di Indonesia Mulai 1912 hingga Sekarang’ [online], <https://www.rctiplus.com/news/detail/travel/3567163/perkembangan-sejarah-bus-di-indonesia-mulai-1912-hingga-sekarang>, diakses pada 24 Maret 2025.

Pada masa berakhirnya kolonialisasi Belanda diteruskan kependudukan Jepang pada tahun 1942. Jepang mendirikan dua perusahaan transportasi,²⁰ yang dinamai *Jawa Unyu Zigyosha* bergerak dibidang pengangkutan barang dan *Zidosha Sokyoku* melayani angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan bermotor atau bus.²¹ Pada tahun 1945 setelah Indonesia merdeka kedua perusahaan diambil alih oleh Pemerintah Republik Indonesia dan dikelola oleh Departemen Perhubungan kemudian diubah nama *Jawa Unyu Zigyosha* diubah menjadi “Djawatan Pengangkoetan” dan *Jidousha Sokyoku* diubah menjadi “Djawatan Angkoetan Darat”.²² Pada tanggal 25 November 1946 kedua jawatan digabungkan berdasarkan Maklumat Menteri Perhubungan RI No.01/DAM/46 dengan nama “Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia” yang disingkat DAMRI. Pada tahun 1961 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 233 Tahun 1961, DAMRI beralih status menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara (BPUPN).²³ Peralihan status bertujuan untuk meningkatkan pengelolaan perusahaan negara dan DAMRI memiliki tanggung jawab untuk mengelola layanan angkutan umum di Indonesia.²⁴

Penetapan status BPUPN pada DAMRI tidak berlangsung lama karena pada tahun 1965 BPUPN dihapuskan dan DAMRI ditetapkan menjadi Perusahaan Negara (PN).²⁵ Segmentasi layanan DAMRI sebagai penyedia layanan

²⁰ Farida Sekti Pahlevi, “Eksistensi Perum Damri Dalam Upaya Menjaga Stabilitas Ekonomi Nasional”, dalam *Jurnal Islamic Economics and Finance*, Vol.2, No.1, 2022, hlm. 44.

²¹ *Ibid.*

²² Clapeyron Media, “Mengenal DAMRI, Cikal Bakal Angkutan Nasional di Indonesia”, [online], <https://www.clapeyronmedia.com/blog/2022/04/24/mengenal-damri-cikal-bakal-angkutan-nasional-di-indonesia/>, diakses pada 24 Maret 2025.

²³ DAMRI, “Momentum Hari Angkutan Nasional, Kenali Perjalanan DAMRI dari Cikar Hingga Bus Listrik”, [online], <https://damri.co.id/berita/momentum-hari-angkutan-nasional-kenali-perjalanan-damri-dari-cikar-hingga-bus-listrik>, diakses pada 25 Maret 2025.

²⁴ Farida Sekti Pahlevi, *loc.cit.*

²⁵ Putra B, “Mengenal Sejarah Damri, Berdiri Sejak Zaman Penjajahan Jepang”, [online], <https://kabaroto.com/post/read/mengenal-sejarah-damri-berdiri-sejak-zaman-penjajahan-jepang>, diakses pada 25 Maret 2025.

transportasi antara lain yaitu angkutan kota, angkutan antar kota, angkutan lintas batas, angkutan bandara, angkutan pariwisata, angkutan logistik, dan angkutan perintis.²⁶ Layanan bus kota DAMRI pertama kali diperkenalkan di Surabaya pada tahun 1975, Pemerintah Kota Surabaya bekerja sama dengan DAMRI²⁷ dalam menyediakan layanan bus kota reguler menggantikan fungsi trem sebagai transportasi umum masyarakat. Pemerintah Kota Surabaya mengidentifikasi perlunya sistem transportasi massal untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh pertumbuhan populasi dan urbanisasi yang cepat.

Surabaya merupakan kota metropolitan yang juga merupakan pusat perdagangan, bisnis, industri, dan pendidikan di Jawa Timur.²⁸ Secara administratif dibagi menjadi 160 kelurahan dan 31 kecamatan dan terbagi menjadi lima wilayah yaitu Surabaya Selatan, Surabaya Utara, Surabaya Timur, Surabaya Barat, dan Surabaya Pusat.²⁹ Surabaya sebagai Ibukota Provinsi Jawa Timur mengalami berbagai tantangan yang disebabkan oleh permasalahan kepadatan penduduk seperti kemacetan lalu lintas dan polusi udara. Surabaya membutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang dapat mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas dan polusi udara agar tercipta arus lalu lintas yang lancar dan dapat mengurangi polusi udara.³⁰ Upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Surabaya yaitu dengan penyediaan angkutan umum massal berupa bus kota.

²⁶ DAMRI, “Sejarah Perum DAMRI”, [online], <https://damri.co.id/sejarah-damri>, diakses pada 25 Maret 2025.

²⁷ Fara Nabila Septiawati, “Perjalanan Sejarah DAMRI di Surabaya dalam Perspektif Sosiologi Sastra”, [online], <https://www.netralnews.com/perjalanan-sejarah-damri-di-surabaya-dalam-perspektif-sosiologi>, diakses pada 25 Maret 2025.

²⁸ Dyah Ayu Risnu Indahsari, *et.al.*, “Analisis Kinerja Bus Suroboyo Rute Barat-Timur Terhadap Kepuasan Pelaku Transportasi”, dalam *Jurnal Teknik ITS*, Vol.8, No.2, 2019, hlm. 2.

²⁹ BPK RI, “Kota Surabaya”, [online], <https://jatim.bpk.go.id/kota-surabaya/>, diakses pada 4 Juni 2024.

³⁰ Dyah Ayu Risnu Indahsari, *et.al.*, *loc.cit.*

Pada awal pengoperasian layanan bus kota reguler di Surabaya, terdapat tiga trayek tetap dan bertambah seiring meningkatnya permintaan masyarakat. Penggunaan transportasi bus kota mengalami peningkatan sehingga DAMRI menambah jumlah unit bus pada tahun 1976 sebanyak 50 unit.³¹ Peningkatan jumlah penumpang yang tinggi membuat DAMRI terus melakukan penambahan sehingga pada tahun 1978 DAMRI kembali menambah jumlah bus sebanyak 92 unit.³² Tingginya permintaan masyarakat terhadap bus kota DAMRI di Surabaya menunjukkan bahwa masyarakat mengandalkan bus kota sebagai transportasi umum yang dapat memudahkan mobilitas mereka karena tersedianya rute yang lebih luas dan kapasitas angkut yang besar, hal ini menunjukkan respon positif dari masyarakat terhadap adanya bus kota DAMRI.³³

Peningkatan penumpang yang terjadi pada bus kota DAMRI di Surabaya juga menimbulkan respon negatif oleh supir bemo. Supir bemo merasa terancam akibat adanya peningkatan jumlah bus kota, pendapatan mereka berkurang. Kehadiran DAMRI dan terjadinya peningkatan jumlah penumpang bus kota menciptakan persaingan sehingga beberapa supir bemo melakukan protes terhadap kebijakan Pemerintah Kota Surabaya yang mendukung operasional bus kota DAMRI di Surabaya. Mereka menganggap kebijakan tersebut menimbulkan kekhawatiran dan merugikan keberlangsungan mata pencaharian supir bemo karena terjadinya perubahan sistem transportasi di Surabaya.³⁴ Menanggapi tantangan dan untuk meredakan tingginya arus unjuk rasa dari supir bemo Pemerintah Kota Surabaya mempertimbangkan dengan memberikan solusi

³¹ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, "Dinamika Damri Sebagai Sarana Transportasi Di Surabaya Tahun 1970-1982", dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.3, No.1, 2015, hlm.130.

³² *Ibid.*

³³ Anonim, *Profil Dinas Perhubungan Kota Surabaya*, (Surabaya: Dinas Perhubungan, 2003), hlm.110.

³⁴ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, *op.cit.*, hlm.132.

dengan perekrutan supir bemo menjadi supir DAMRI.³⁵

DAMRI dan Pemerintah Kota Surabaya terus melakukan evolusi moda transportasi bus kota reguler dengan mengoperasikan berbagai jenis moda bus baru. Pada tahun 1981 dengan mengoperasikan 10 bus tingkat, tetapi moda bus tingkat ini hanya bertahan delapan tahun dan kemudian dihentikan karena faktor prasarana jalan yang kurang mendukung penggunaan bus bertingkat.³⁶ Setahun setelah dioperasikan bus tingkat, yaitu pada tahun 1982 diresmikan layanan bus kota kelas patas. Sebelumnya DAMRI hanya menyediakan layanan bus kota kelas ekonomi dan pada tahun 1982 DAMRI melayani dua kelas bus kota yaitu kelas ekonomi dan kelas patas.³⁷ Pada tahun 1984 DAMRI beralih status menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan PP No.30 Tahun 1984.³⁸

Pada awal dekade tahun 2000 DAMRI dan Pemerintah Kota Surabaya kembali meningkatkan pelayanan bus kota reguler dengan pengoperasian Bus Rute Metode Baru (RMB) dengan peningkatan fasilitas bus.³⁹ Bus RMB menjadi awal dari pengembangan bus kota reguler dengan fasilitas pendingin udara. Pada tanggal 5 Juli 2007 DAMRI dan Pemerintah Kota Surabaya kembali melakukan peningkatan fasilitas transportasi bus kota reguler dan menambah layanan kelas bus

³⁵ *Ibid.*

³⁶ Anonim, *loc.cit.*

³⁷ Ensiklopedia Dunia, "Bus kota di Surabaya", [online], https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Bus_kota_di_Surabaya, diakses pada 3 Juni 2024.

³⁸ Perum DAMRI merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang sebelumnya bernama Perusahaan Negara Angkutan Motor "DAMRI" menjadi Perusahaan Umum (Perum) dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 1982. Perum DAMRI berwenang dalam menyelenggarakan pelayanan angkutan umum maupun penumpang dan barang. Lihat, Jaka Ilham, "Perum Damri Sebagai Penyedia Transportasi Umum Masyarakat Kota Jambi 2000-2018", dalam *Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jambi*, 2020, hlm.6.

³⁹ Rudy Setiawan, "Upaya Peningkatan Pelayanan Bus Kota RMB Ditinjau Dari Segi Waktu Tempuhnya", dalam *Makalah Seminar Nasional Rekayasa Perencanaan II Pascasarjana Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur*, 2004, hlm.3.

kota yaitu kelas patas AC dengan memperbarui 10 unit bus kota reguler dengan fasilitas pendingin ruangan dan pintu otomatis.⁴⁰

Pada tanggal 30 April 2012 Pemerintah Kota Surabaya dan DAMRI melakukan perancangan di Balai Kota Surabaya untuk menyediakan 13 unit bus khusus wanita,⁴¹ dengan tujuan untuk meminimalisir kasus pelecehan seksual dan tindak kriminal terhadap wanita di dalam transportasi umum. Sehubungan dengan hal tersebut pada tanggal 2 Juli 2012 Pemerintah Kota Surabaya dan DAMRI mengoperasikan bus khusus wanita, namun hanya sebanyak 6 unit bus.⁴² Hal ini karena pengoperasian bus khusus wanita dinilai tidak efektif karena jumlah penumpang yang sedikit. Sehingga dilakukan pengurangan kembali jumlah unit bus menjadi 4 unit. Penggunaan bus khusus wanita dihentikan secara bertahap karena semakin menurunnya jumlah penumpang.⁴³ Penyebab sepi penumpang bus wanita disebabkan oleh jadwal operasional yang tidak tepat dan tarif bus wanita yang cukup mahal.⁴⁴ Unit bus ini kemudian digunakan sebagai bus kota reguler untuk penumpang dari semua gender.

Pemerintah Kota Surabaya dan DAMRI terus melakukan pembaruan sistem transportasi untuk menunjang kehidupan masyarakat. Transportasi memiliki perananan penting dalam kehidupan sehari-hari khususnya transportasi umum

⁴⁰ Suarasureabaya.net, “Bus Damri Baru, Ber-AC dan Bebas Copet”, [online], <https://www.suarasureabaya.net/kelanakota/2007/Bus-Damri-Baru-Ber-AC-dan-Bebas-Copet/>, diakses pada 10 November 2024.

⁴¹ Cocos Nusi Vera, “Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Bus Kota Damri Khusus Wanita Di Surabaya”, dalam *Skripsi* pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, 2013, hlm.5.

⁴² Okezone.news, “Bus Khusus Wanita diluncurkan”, [online], <https://news.okezone.com/read/2012/04/30/519/620882/bus-khusus-perempuan-diluncurkan>, diakses pada 5 November 2024.

⁴³ Okezone.news, “Bus Khusus Wanita diluncurkan”, [online], <https://news.okezone.com/read/2012/04/30/519/620882/bus-khusus-perempuan-diluncurkan>, diakses pada 5 November 2024.

⁴⁴ Cocos Nusi Vera, *loc.cit.*

massal seperti bus.⁴⁵ Bus memiliki peran yang penting dalam membantu mobilitas masyarakat dalam mengurangi kemacetan, karena bus kota merupakan transportasi umum massal yang dapat memuat banyak orang. Pemerintah Kota Surabaya memiliki kewajiban untuk menyediakan moda transportasi yang memadai agar dapat memenuhi kebutuhan mobilisasi masyarakat. Pengguna bus kota reguler di Surabaya masih belum mendapatkan pelayanan yang maksimal karena fasilitas dalam angkutan publik bus masih belum dapat memberikan kenyamanan. Hal ini karena kurangnya perhatian dalam masalah kebersihan fasilitas di tempat pemberhentian atau halte dan terbatasnya fasilitas di dalam bus kota seperti tempat duduk yang kurang nyaman, keamanan, dan banyaknya pengamen di dalam bus.⁴⁶ Pemerintah Kota Surabaya perlu melakukan upaya pengembangan sistem pelayanan angkutan bus, karena moda transportasi publik bus merupakan transportasi yang dibutuhkan untuk dapat memudahkan pergerakan mobilitas penduduknya.

Pada awal dekade tahun 2010, bus kota DAMRI mengalami penurunan signifikan jumlah penumpang⁴⁷ pada bus kota kelas ekonomi yang disebabkan beberapa faktor antara lain yaitu munculnya layanan transportasi daring yang populer dikalangan masyarakat, layanan yang kurang dan fasilitas unit bus kota yang kurang terawat,⁴⁸ dan munculnya layanan bus modern dengan sistem BRT. Pada tanggal 7 April 2018 Pemerintah Kota Surabaya memaksimalkan penggunaan transportasi publik dengan meningkatkan fasilitas transportasi publik bus melalui

⁴⁵ Nadya Oktaviany, “ Modernisasi Transportasi Publik: Efektivitas Pengadaan Transportasi Publik Suroboyo Bus terhadap Mobilisasi Masyarakat Surabaya”, [online], <https://www.kompasiana.com/nadya.surabaya>, diakses pada 5 Juni 2024.

⁴⁶ Nadya Oktaviany, “ Modernisasi Transportasi Publik: Efektivitas Pengadaan Transportasi Publik Suroboyo Bus terhadap Mobilisasi Masyarakat Surabaya”, [online], <https://www.kompasiana.com/nadya.surabaya>, diakses pada 5 Juni 2024.

⁴⁷ Ardhani Indra J, “Indeks Kepuasan Masyarakat Pada Pelayanan Bus Damri Khusus Bandara Juanda”, dalam *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Vol.2, No.1, 2014, hlm.2.

⁴⁸ Dadang Supriyanto dan Ari Widayanti, “Kinerja Layanan Bis Kota Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Transportasi*, Vol.10, No.1, 2010, hlm.44.

Program Bus Rapid Transit (BRT) dengan nama Suroboyo Bus. Suroboyo Bus merupakan inovasi dengan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya yang diresmikan oleh Ibu Tri Rismaharani Walikota Surabaya di Gedung Siola.⁴⁹ Suroboyo Bus berfungsi sebagai moda transportasi alternatif dan sekaligus menjadi fasilitas yang dapat mengedukasi masyarakat untuk menciptakan lingkungan kota yang lebih sehat dan bersih, dengan sistem pembayaran menukarkan sampah botol dengan tiket untuk dapat menaiki bus.⁵⁰ Sistem pembayaran menggunakan botol bekas merupakan bagian dari upaya Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi masalah sampah dan juga untuk mengedukasi masyarakat agar lebih peduli terhadap lingkungan.⁵¹

Suroboyo Bus memiliki fasilitas yang dilengkapi dengan tombol bel sehingga dapat memudahkan penumpang untuk turun di halte berikutnya. Selain itu terdapat fasilitas pendingin ruangan atau *Air Conditioner* (AC) dan televisi sirkuit tertutup atau *Closed Circuit Television* (CCTV). Suroboyo Bus juga memiliki aplikasi GoBis (Golek Bis) untuk memudahkan akses dalam penggunaan Suroboyo Bus. Aplikasi GoBis digunakan untuk memantau pergerakan Suroboyo Bus dan mengetahui jarak antar halte, dan juga dapat memantau jam keberangkatan dan estimasi kedatangan moda angkutan *feeder*.⁵² Suroboyo Bus telah memenuhi berbagai aspek baik dari segi fasilitas, keamanan, keterjangkauan harga, dan kesetaraan ramah lingkungan. Kemunculan Bus Rapid Transit (BRT) Suroboyo Bus juga mempengaruhi terjadinya penurunan jumlah penumpang bus kota DAMRI yang cukup signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan Suroboyo Bus berhasil menarik minat masyarakat untuk beralih dari bus kota DAMRI menuju

⁴⁹ Mariatul Kibthiah, *et.al.*, “Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Transportasi*, Vol.23, No.1,2023, hlm.12.

⁵⁰ Zulfa Auliana Haqie, *et.al.*, “Inovasi Pelayanan Publik Suroboyo Bus Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Publik Sector Innovations*, Vol.5, No.1, 2020, hlm .26.

⁵¹ Mariatul Kibthiah, *et.al.*, *op.cit.*, hlm.13.

⁵² JawaPos.com, “Fitur Baru Aplikasi GoBis Bisa Pantau Kedatangan Suroboyo Bus”, [online], <https://www.jawapos.com/surabaya-raja/01353485/fitur-baru-aplikasi-go-bis-bisa-pantau-kedatangan-suroboyo-bus>, diakses pada 8 Juni 2024.

moda transportasi baru yaitu Suroboyo Bus, karena dianggap lebih efisien dan nyaman, sehingga mengurangi minat masyarakat dalam penggunaan bus kota DAMRI.

Penelitian tentang transportasi publik bus merupakan kajian yang banyak dikaji dalam beberapa dekade terakhir. Para peneliti telah menganalisis berbagai aspek transportasi publik bus mulai dari aspek ekonomi, lingkungan, politik, hukum dan budaya. Beberapa penelitian yang ada saat ini antara lain Dampak Ekonomi,⁵³ telah banyak penelitian yang mengamati manfaat dari adanya sarana dan prasarana transportasi publik bus dalam menunjang aktivitas ekonomi;(2) Dampak lingkungan,⁵⁴ mencakup analisis perkembangan teknologi transportasi bus dengan munculnya Bus Rapid Transit terhadap keberlanjutan lingkungan; (3) Politik Transportasi Publik,⁵⁵ peran pemerintah dalam menyediakan kebijakan transportasi massa yang berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi dan penyediaan transportasi massa; (4) Perlindungan Hukum,⁵⁶ upaya untuk mengoptimalkan perlindungan hukum bagi penumpang bus umum; (5) Efektivitas Bus,⁵⁷ analisis pengaruh perkembangan sistem pelayanan dalam memenuhi kebutuhan transportasi publik bus berdasarkan kondisi sosial dan budaya masyarakat.

⁵³ Mutiaulfah, “Peran Sarana Angkutan Umum Dalam Aktivitas Ekonomi Dan Sosial Masyarakat Di Kota Pekanbaru”, dalam *Jurnal Menara Ilmu*, Vol. 11, No.74, 2017, hlm.134.

⁵⁴ Annisa Lutfhia Ulfa, *et.al.*, “Estimasi Emisi Gas Rumah Kaca Dari Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Berdasarkan Model International Vehicle Emission Serta Potensi Reduksi Emisi Dari Operasional BRT Di Kota Semarang”, dalam *Jurnal Teknik Lingkungan*, Vol.6, No.3, 2017, hlm.4.

⁵⁵ Binti Azizatul Nafi’ah, “Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa Di DKI Jakarta”, dalam *Jurnal Jejaring Administrasi Publik*, Vol.12, No.2, 2020, hlm. 173.

⁵⁶ Krisnadi Nasution, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Umum”, dalam *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.8, No.16, 2012, hlm.120.

⁵⁷ Annisa Damaiyanti Nurdiana dan Calvin Edo Wahyudi, “Efektivitas Suroboyo Bus dalam Mengatasi Kemacetan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol.12, No.3, 2023, hlm.335.

Berdasarkan latar belakang permasalahan di atas, penulis tertarik untuk mengkaji “Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia Di Surabaya Tahun 1975 - 2022” untuk menghindari kesalah pahaman arti judul yang diangkat Penulis menjelaskan arti judul. Secara umum Perkembangan transportasi publik merupakan pengembangan sistem transportasi yang mencakup berbagai moda transportasi seperti bus, angkot, dan lain-lain, untuk menunjang kebutuhan mobilitas masyarakat,⁵⁸ berupa perubahan sistem dan moda transportasi bus dari peningkatan kualitas pelayanan dengan penggunaan teknologi yang lebih canggih untuk meningkatkan efisiensi masyarakat dalam menggunakan transportasi bus.

Penulis tertarik memilih judul “Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975 - 2022” yang masuk dalam kajian Sejarah Transportasi, dengan rasionalisasi: (1) kajian mengenai perkembangan bus kota DAMRI Tahun 1975 – 2022 di Surabaya belum pernah diangkat menjadi topik sejarah atau objek penelitian; (2) adanya kedekatan intelektual, sebagai mahasiswa Ilmu Sejarah tentunya telah mempelajari beragam tema - tema sejarah. Penulis tertarik dalam mengkaji Sejarah Transportasi. Kajian ini dipilih karena penulis tertarik bus kota DAMRI di Surabaya sebagai moda transportasi publik terbaru di Surabaya. (3) adanya kedekatan emosional antara penulis dengan lokasi yang hendak dikaji oleh penulis, yaitu Surabaya, maka diharapkan dengan adanya kedekatan emosional ini dapat memberikan kemudahan dan kelancaran bagi penulis dalam proses penelitian; dan (4) adanya sumber - sumber yang menjadi bukti pendukung yang hendak penulis gunakan seperti dokumen dan narasumber guna membantu keabsahan dalam proses penelitian.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam setiap penulisan dibutuhkan adanya batasan masalah yang digunakan untuk merumuskan suatu permasalahan dan mejadikan pembahasan yang dikaji menjadi

⁵⁸ Dinda Febrianti, “Perkembangan Teknologi Transportasi Darat”, [online], <https://infopublik.sijunjung.go.id/perkembangan-teknologi-transportasi-darat>, diakses pada 31 Mei 2024.

lebih sistematis. Batasan masalah yang dibuat harus jelas agar dapat menghasilkan pembahasan yang sesuai dengan permasalahan yang sedang dikaji.

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Apa yang melatarbelakangi keberadaan bus kota DAMRI di Surabaya?
2. Bagaimana perkembangan bus kota DAMRI sebagai transportasi publik bagi masyarakat Surabaya tahun 1975 - 2022?
3. Apa dampak dari adanya bus kota DAMRI bagi masyarakat Surabaya?

1.3 Tujuan dan Manfaat

1.3.1 Tujuan

Tujuan merupakan tindak lanjut dari rumusan masalah yang telah diidentifikasi. Penulisan ini memiliki tujuan atau sasaran yang ingin dicapai oleh penulis. Maka tujuan yang ingin dicapai antara lain:

1. Untuk menjelaskan latar belakang keberadaan bus kota DAMRI di Surabaya
2. Untuk mendeskripsikan proses perkembangan bus kota DAMRI sebagai penyedia transportasi publik bagi masyarakat Surabaya 1975 - 2022
3. Untuk menganalisis dampak adanya bus kota DAMRI terhadap masyarakat Surabaya dan transportasi lainnya

1.3.2 Manfaat

Penulisan ini memiliki beberapa manfaat yang diharapkan dapat berguna bagi pembaca. Manfaat yang diharapkan dari penulisan ini antara lain:

1.3.2.1 Manfaat Teoretis

1. Dapat menambah kajian dan memperluas kajian mengenai sejarah transportasi di Indonesia.
2. Dapat menjadi referensi peneliti selanjutnya yang akan mengkaji mengenai sejarah transportasi di Indonesia, terutama mengenai perkembangan transportasi publik bus.

3. Dapat diteruskan oleh peneliti berikutnya untuk membahas mengenai dampak terhadap lingkungan dari adanya pengembangan bus kota di Surabaya, karena pada penelitian ini hanya berfokus terkait dampak sosial dan ekonomi.

1.3.2.2 Manfaat Praktis

1. Diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap Pemerintah Kota Surabaya dalam proses pengambilan kebijakan mengenai transportasi publik.

1.4 Ruang Lingkup

Pada penelitian ini memiliki ruang lingkup atau batasan - batasan yang digunakan untuk membatasi objek penelitian yang sesuai dengan pedoman penulisan karya tulis ilmu sejarah. Ruang lingkup meliputi lingkup spasial, lingkup temporal, dan lingkup kajian. Adanya pembagian lingkup kajian ini bertujuan untuk menghindari kesalah pahaman selain itu untuk dapat memudahkan penulis dalam menghasilkan penelitian yang fokus dan terarah sehingga tidak melebar dari tema besar yang diteliti.⁵⁹

Pertama, ruang lingkup spasial, yaitu batasan yang didasarkan pada kesatuan wilayah geografis atau satuan wilayah administratif.⁶⁰ Ruang lingkup spasial yang digunakan dalam penelitian ini adalah Kota Surabaya. Alasan pemilihan karena Surabaya merupakan pusat industri dan pusat ekonomi di Jawa Timur sehingga menyebabkan tingginya kebutuhan teknologi transportasi yang memadai untuk dapat memenuhi mobilitas penduduknya. Hal ini memengaruhi perkembangan transportasi publik bus kota di Surabaya yang lebih cepat, maju dan modern jika dibandingkan dengan kota - kota lain di Jawa Timur.

⁵⁹ Sunarlan, *et.al.*, *Pedoman Penyusunan Karya Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember* (Yogyakarta: laksbang pressindo, 2018), hlm.32-33.

⁶⁰ *Ibid*

Kedua, ruang lingkup temporal, yaitu batasan waktu dalam penelitian yang akan dilakukan.⁶¹ Pada penelitian ini dipilih batasan waktu yaitu tahun 1975-2022. Lingkup temporal diawali tahun 1975 karena menjadi awal adanya pengembangan transportasi publik bus yaitu pada tahun 1975 Pemerintah Kota Surabaya bekerja sama dengan DAMRI untuk menyediakan layanan bus kota reguler.⁶² Adapun temporal diakhiri pada tahun 2022, karena DAMRI resmi menghentikan seluruh operasional bus kota reguler di Surabaya pada tahun 2022.⁶³

Ketiga, ruang lingkup kajian penelitian ini adalah kajian Sejarah Transportasi.⁶⁴ Sejarah transportasi memiliki peran penting dalam perkembangan kota, hal ini mencakup berbagai sektor seperti, sektor ekonomi, industri, perdagangan, pendidikan, pariwisata, dan lain-lain. Kajian Sejarah Transportasi antara lain yaitu transportasi darat, transportasi udara, transportasi laut, dan transportasi rel. Pengembangan bus kota di Surabaya merupakan upaya yang dilakukan Pemerintah Kota Surabaya untuk mengatasi permasalahan transportasi perkotaan melalui perbaikan sistem transportasi kota. Permasalahan transportasi yang terjadi antara lain yaitu karena adanya ketergantungan masyarakat terhadap

⁶¹ Sunarlan, *et.al.*, *loc.cit.*

⁶² Fara Nabila Septiawati, "Perjalanan Sejarah DAMRI di Surabaya dalam Perspektif Sosiologi Sastra", [online], <https://www.netralnews.com/perjalanan-sejarah-damri-di-surabaya-dalam-perspektif-sosiologi>, diakses pada 30 April 2025.

⁶³ Tribun Jatim.com, "Bus Damri di Terminal Purabaya Berhenti Beroperasi Mulai 1 September 2022", [online], <https://jatim.tribunnews.com/2022/09/05/bus-damri-di-terminal-purabaya-berhenti-beroperasi-mulai-1-september-2022>, diakses pada 25 April 2025

⁶⁴ Kajian sejarah transportasi merupakan studi atau penelitian yang mempelajari perkembangan dan perubahan alat serta sistem transportasi dari masa ke masa, dengan tujuan untuk memahami evolusi sarana dan teknologi transportasi, serta peranannya dalam kehidupan manusia dari masa ke masa, termasuk di Indonesia, yang mengalami perkembangan signifikan dari masa prasejarah, kolonial, hingga era modern dengan teknologi transportasi digital dan cepat. Lihat, Amarta, "Sejarah Perkembangan Teknologi Transportasi di Indonesia", [online], <https://amartha.com/blog/tech/business/sejarah-perkembangan-teknologi-transportasi-di-indonesia/>, diakses pada 30 April 2025.

penggunaan kendaraan pribadi, pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi sehingga menyebabkan kebutuhan masyarakat akan transportasi yang terus menin

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka ialah suatu keterangan sistematis yang memiliki fungsi untuk meninjau atau mengulas hasil-hasil penelitian terdahulu yang memiliki keterkaitan dengan pokok kajian yang hendak dilakukan.¹ Penulis akan menyajikan ulasan terkait bahan-bahan karya tulis ilmiah terdahulu yang dinilai memiliki kesesuaian dengan topik kajian penulisan penelitian. Hal ini penting dilakukan guna menentukan kebaruan dan keunikan pembahasan.

Karya Fitri Yanti yang berjudul “Transportasi Bus Kota DAMRI di Surabaya Tahun 1975 - 1991”² menjelaskan perkembangan dan dampak dari pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya dari tahun 1975 hingga 1991. DAMRI meluncurkan proyek bus kota pada tahun 1975, bertujuan untuk meningkatkan mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas di Surabaya. Pada tahun 1975 peluncuran armada sebanyak 20 bus yang kemudian meningkat secara bertahap. Bus kota DAMRI melayani rute utama Joyoboyo - Jembatan Merah -

¹ Sunarlan, *et.al.*, Pedoman Penyusunan Karya Tulis Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember (Yogyakarta: Laksbang pressindo, 2001), hlm. 36.

² Fitri Yanti, “Transportasi Bus Kota DAMRI di Surabaya Tahun 1975 - 1991”, dalam *Skripsi* pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, 2010.

Perak dan Kutisari - Jl. Demak. Pada awal peluncuran tarif awal yaitu Rp.30,- dan mengalami kenaikan seiring adanya inflasi dan kondisi ekonomi hingga mencapai Rp.100,- pada tahun 1983. Respon masyarakat terhadap kehadiran bus kota DAMRI bervariasi, terdapat pihak merasakan keuntungan mulai dari tarif bus yang lebih terjangkau dibandingkan angkutan umum lainnya dan tersedianya rute yang beragam memudahkan aksesibilitas, namun, ada juga penolakan dari sebagian masyarakat yang menganggap kehadiran bus kota membuat angkutan umum lainnya tersingkir, terutama sopir bemo. Sopir bemo menganggap bahwa DAMRI melakukan monopoli terhadap transportasi umum di Surabaya terutama bus kota di Surabaya.

Perbedaan karya Fitri Yanti dengan Penulis terletak pada fokus penelitian, karya Fitri Yanti berfokus pada perkembangan bus kota DAMRI di Surabaya secara spesifik dari tahun 1975 hingga 1991 yang lebih tertuju pada era awal pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya, serta dampak sosial ekonomi yang dirasakan masyarakat dari adanya pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya. Karya Penulis berfokus pada perkembangan moda transportasi publik bus kota DAMRI secara luas di Surabaya, tidak terbatas pada periode 1975 - 1991. Meliputi era pasca pengoperasian bus kota DAMRI dan integrasi dengan teknologi modern berupa evolusi teknologi canggih dan variasi moda transportasi publik bus kota di Surabaya, mencakup setelah adanya peningkatan pelayanan bus kota reguler pertama yang dilakukan Pemerintah Kota Surabaya dengan DAMRI pada tahun 2000, berupa pengoperasian Bus Rute Metode Baru (RMB).

Karya Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution yang berjudul “Dinamika Damri Sebagai Sarana Transportasi Di Surabaya Tahun 1970 – 1982”³ menjelaskan DAMRI sebagai perusahaan angkutan milik negara memegang peranan penting dalam perkembangan transportasi massal di Surabaya pada periode 1970-1982. Pendirian DAMRI berawal dari kebutuhan sarana angkutan umum yang memadai pasca kemerdekaan, yang kemudian berkembang seiring dengan pertumbuhan

³ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, “Dinamika Damri Sebagai Sarana Transportasi Di Surabaya Tahun 1970-1982”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.3, No.1, 2015.

penduduk dan mobilitas masyarakat Surabaya. Pada tahun 1970, Surabaya mengalami kekurangan angkutan massal, untuk mengatasi masalah ini, pemerintah kota bekerja sama dengan DAMRI meluncurkan proyek bus kota pada tahun 1975. Jumlah armada bus kota DAMRI terus meningkat setiap tahunnya untuk memenuhi permintaan masyarakat, dari 20 unit pada awal peluncuran hingga 92 unit pada tahun 1978. Inovasi pelayanan juga dilakukan, seperti peluncuran bus tingkat pada tahun 1981 dan bus patas pada tahun 1982. Kehadiran bus kota DAMRI mendapat tanggapan beragam dari masyarakat. Banyak yang mendukung karena tarif murah, rute yang luas, dan kapasitas angkut yang besar, namun, muncul juga penolakan dari pihak pengusaha dan sopir bemo yang trayeknya tergantikan oleh bus kota, sehingga terjadi demonstrasi dan penertiban angkutan lain seperti bemo dan becak di pusat kota. DAMRI berperan sebagai pelopor dan penggerak utama transportasi massal di Surabaya, membantu mengatasi permasalahan transportasi perkotaan, serta mendorong modernisasi sistem angkutan umum, namun, perubahan ini juga menimbulkan dinamika sosial dan ekonomi di kalangan pelaku transportasi lain yang terdampak oleh kebijakan monopoli trayek dan penertiban angkutan tradisional.

Perbedaan karya Hikmah dan Nasution dengan Penulis terletak pada fokus pembahasan dan lingkup temporal. Karya Hikmah dan Nasution membahas secara mendalam awal peluncuran bus kota DAMRI, pertumbuhan armada, respon masyarakat, serta dampak sosial yang terjadi, khususnya konflik dengan pelaku transportasi tradisional seperti sopir bemo dan becak dan lebih menyoroti aspek perubahan sosial dan ekonomi yang mengiringi perkembangan DAMRI pada periode 1970-1982. Karya Penulis tidak hanya mengulas sejarah awal dan perkembangan armada bus kota DAMRI, tetapi juga mencakup inovasi layanan, perubahan pengelolaan, serta evolusi sistem transportasi dalam jangka waktu yang lebih panjang dengan memberikan gambaran komprehensif mengenai perkembangan transportasi publik bus kota DAMRI dari masa awal pendirian hingga era modern, termasuk berbagai tantangan dan solusi yang dihadapi dari awal pengoperasian hingga akhir operasional.

Karya Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari yang berjudul “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942”⁴ menjelaskan Pemerintah Kolonial Belanda menerapkan berbagai kebijakan untuk mengatur dan mengembangkan sistem transportasi di Surabaya. Kebijakan ini termasuk pembangunan infrastruktur jalan, pengaspalan jalan, dan peraturan lalu lintas yang membagi jalan berdasarkan jenis kendaraan. Pemerintah juga membangun jembatan-jembatan beton untuk mendukung transportasi barang yang semakin berat. Karya Ikhsan berfokus pada sistem transportasi darat di Surabaya pada masa kolonial akhir telah tertata dengan baik dan mengikuti sistem yang ada di Belanda. Perkembangan moda dan jenis transportasi berpengaruh terhadap semakin cepatnya perpindahan manusia dan barang di kota, membuktikan bahwa Surabaya sebagai pusat aktivitas di Jawa Timur memerlukan jaringan transportasi yang efektif dan teratur. Perbedaan Karya Ikhsan dan Penulis terletak pada lingkup temporal yang dikaji karya penulis membahas perkembangan transportasi darat bus kota di Surabaya setelah masa kolonial.

Karya Dewik Untarawati yang berjudul “Sarana Dan Prasarana Transportasi Kereta Api Di Kota Surabaya Tahun 1875-1942”⁵ menjelaskan kondisi sarana dan prasarana transportasi kereta api di Kota Surabaya pada tahun 1875-1942, yang menyoroti perkembangan infrastruktur yang berperan penting dalam menunjang aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat. Dalam periode 1875-1942, terdapat berbagai upaya peningkatan seperti perluasan jalur rel, pembangunan stasiun, serta pengenalan teknologi baru seperti lokomotif diesel yang meningkatkan efisiensi transportasi. Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan pelabuhan, perkebunan, dan kawasan industri menunjukkan peran strategis transportasi kereta api dalam mendukung pertumbuhan ekonomi Surabaya, namun, proses pembangunan ini juga diwarnai oleh konflik kepentingan antara Pemerintah Kota

⁴ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942”, dalam *Jurnal Mozaik Humaniora*, Vol. 17, No. 2, 2023.

⁵ Dewik Untarawati, “Sarana Dan Prasarana Transportasi Kereta Api Di Kota Surabaya Tahun 1875-1942”, dalam *Skripsi* pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, 2015.

Surabaya dan perusahaan kereta api negara (SS), yang akhirnya diselesaikan melalui intervensi pemerintah kolonial. Perbedaan karya Dewik Untarawati dengan karya Penulis terletak pada fokus penelitian, karya Dewik Untarawati berfokus pada sarana dan prasarana transportasi kereta api di Kota Surabaya pada periode 1875-1942, dengan penekanan pada upaya peningkatan infrastruktur kereta api oleh Pemerintah Hindia Belanda, Pemerintah Kota Surabaya, dan perusahaan kereta api baik negara maupun swasta, serta dampak dan konflik yang muncul selama masa kolonial. Sedangkan karya Penulis yang membahas transportasi publik bus kota DAMRI lebih menitikberatkan pada perkembangan moda transportasi bus kota di Surabaya dalam rentang waktu modern, yaitu pada tahun 1975-2022, yang mencerminkan dinamika transportasi perkotaan kontemporer dan perubahan sistem angkutan umum setelah masa kolonial.

Karya Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabani yang berjudul “Trem OJS Di Kota Surabaya Tahun 1889 – 1930-an”⁶ mengkaji Trem OJS yang beroperasi di Surabaya pada tahun 1889 hingga 1930-an merupakan sarana transportasi modern yang sangat berpengaruh pada perkembangan Surabaya, baik dari segi mobilitas penduduk, pertumbuhan ekonomi, maupun perubahan tata ruang kota. Trem dikelola secara profesional oleh *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* dan menjadi simbol kemajuan teknologi di Surabaya pada masa kolonial Belanda, namun, mulai akhir tahun 1920 hingga 1930, keberadaan trem ini mulai tergeser oleh munculnya moda transportasi lain yang lebih fleksibel dan perkembangan kebijakan pemerintah, sehingga akhirnya trem OJS berhenti beroperasi. Trem OJS di Surabaya pada tahun 1889 hingga 1930 mencerminkan dinamika modernisasi, urbanisasi, dan perubahan sosial-ekonomi di Surabaya. Perbedaan karya Andrik dan Penulis terletak pada fokus pembahasan karya Andrik berfokus pada peran trem sebagai simbol modernisasi dan pengaruhnya terhadap mobilitas, ekonomi, serta tata ruang kota Surabaya pada masa kolonial Belanda. Sedangkan karya Penulis menyoroti peran bus kota dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat di

⁶ Andril Sulistyawan dan La Ode Rabani, “Trem OJS Di Kota Surabaya Tahun 1889-1930-an”, dalam *Jurnal VERLEDEN*, Vol.2, No.2, 2013.

tengah urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi, serta perubahan kebijakan pemerintah kota yang memengaruhi operasional bus kota di bawah berbagai kepemimpinan wali kota, serta tantangan yang dihadapi, perubahan sistem transportasi publik, dan kontribusi bus kota DAMRI terhadap kehidupan masyarakat Surabaya hingga penghentian operasionalnya.

Karya Edi Susilo dan Edy Budi Santoso yang berjudul “Transformasi Dokar di Surabaya Tahun 1900-1945”,⁷ mendeskripsikan transformasi dokar sebagai kendaraan umum di Surabaya pada tahun 1900 hingga 1945, di mana dokar yang awalnya merupakan kendaraan kelas atas (*elite*) mengalami pergeseran status menjadi kendaraan kelas menengah (*middle class*) setelah munculnya kendaraan bermotor dan mobil pada awal 1900-an. Dokar pada masa kolonial juga menghadapi intervensi dari pemerintah dan warga kota, serta mengalami tekanan akibat semakin beragamnya jenis kendaraan yang hadir di Surabaya, khususnya sejak tahun 1920 hingga 1940, namun, pada masa pendudukan Jepang di tahun 1942–1945, transportasi bermotor tidak beroperasi sehingga dokar kembali menjadi transportasi utama, bersama dengan becak, untuk melayani kebutuhan mobilitas masyarakat Surabaya. Perbedaan karya Edi dan Penulis terletak pada fokus pembahasan karya Edi berfokus pada dinamika sosial, ekonomi, dan kebijakan kota yang memengaruhi eksistensi dokar dalam sistem transportasi Surabaya selama masa kolonial hingga awal kemerdekaan. Karya Penulis berfokus pada dinamika sosial, ekonomi, dan kebijakan pemerintah kota memengaruhi eksistensi bus kota DAMRI di Surabaya dalam sistem transportasi kota dari tahun 1975 hingga 2022.

Karya Nurudin Fitroh dan Agus Trilaksana yang berjudul “Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878-1930”⁸ mendeskripsikan perkembangan kereta api di Jawa Timur pada tahun 1878-1930 memiliki peran yang sangat signifikan dalam mendukung pengangkutan

⁷ Edi Susilo dan Edy Budi Santoso, “Transformasi Dokar di Surabaya Tahun 1900-1945”, dalam *Jurnal VERLEDEN*, Vol.3, No.1, 2014.

⁸ Nurudin Fitroh dan Agus Trilaksana, “Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunan Ke Surabaya Tahun 1878 – 1930”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol.3, No3, 2015.

hasil perkebunan menuju pelabuhan Surabaya. Pembangunan jalur kereta api, yang diawali dengan pembukaan jalur Surabaya-Pasuruan-Malang pada tahun 1878, menjadi solusi utama dalam mengatasi permasalahan transportasi hasil perkebunan. Kereta api tidak hanya mempercepat dan memperlancar arus barang dari pedalaman ke pelabuhan, tetapi juga mendorong peningkatan volume ekspor di pelabuhan Surabaya. Kereta api menjadi infrastruktur vital yang memperkuat perekonomian kolonial di Jawa Timur, tidak hanya meningkatkan efisiensi distribusi hasil perkebunan, tetapi juga memperkuat posisi Surabaya sebagai pelabuhan utama pengiriman komoditas ke pasar internasional. Perbedaan karya Nurudin dan Penulis terletak pada subjek penelitian Karya Nurudin berfokus pada peranan kereta api di Jawa Timur pada masa kolonial (1878-1930) yang berfungsi sebagai sarana pengangkutan hasil perkebunan menuju pelabuhan Surabaya, sehingga mendukung perkembangan ekonomi dan ekspor komoditas serta membuka lapangan kerja baru. Karya Penulis berfokus pada perkembangan bus kota DAMRI di Surabaya dari tahun 1975 hingga 2022, yang berperan dalam menunjang mobilitas masyarakat perkotaan akibat urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi modern, dengan fokus pada dinamika perubahan transportasi publik dan kebijakan pemerintah kota.

Karya Tamrin Lanori dan Bambang Heri Supriyanto yang berjudul “Problems Of The Impact Of Modernization Of Indonesia's Public Transportation Equipment System”⁹ mengkaji proses modernisasi sistem transportasi di Indonesia telah membawa berbagai dampak signifikan, baik positif maupun negatif, terhadap masyarakat dan lingkungan. Perkembangan ini mencakup berbagai moda transportasi, termasuk darat, laut, dan udara, dengan munculnya teknologi baru seperti mobil listrik, *Mass Rapid Transit* (MRT), *Light Rail Transit* (LRT), dan Kereta Rel Listrik (KRL). Modernisasi transportasi memudahkan mobilitas masyarakat, memungkinkan mereka untuk bepergian dengan lebih cepat dan efisien, serta membantu menjaga stabilitas harga barang dengan memudahkan distribusi.

⁹ Tamrin Lanori dan Bambang Heri Supriyanto, “Problems of The Impact Of Modernization Of Indonesia's Public Transportation Equipment System”, dalam *International Journal of Social Science*, Vol. 2, No. 5, 2023.

Infrastruktur transportasi yang baik dapat meningkatkan ekonomi daerah dengan membuka akses ke pasar yang lebih luas dan menarik investasi.

Modernisasi transportasi juga membawa dampak negatif seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara dan suara, serta konversi lahan yang mengancam keberlanjutan lingkungan, untuk mengatasi dampak negatif ini, beberapa upaya telah dilakukan, termasuk penggunaan energi terbarukan, inovasi teknologi ramah lingkungan, pengelolaan lalu lintas yang efisien, dan penghijauan di sekitar area pembangunan infrastruktur transportasi. Implementasi yang cocok untuk mengatasi permasalahan ini dengan mengadopsi teknologi ramah lingkungan dan mengelola dampak negatif secara efektif, Indonesia dapat mencapai sistem transportasi yang lebih baik dan berkelanjutan di masa depan. Karya Tamrin dan Bambang menjadi *role model* Penulis karena memiliki karakteristik yang sesuai dengan standar penulisan sejarah yang baik dan benar, seperti metodologi penelitian yang digunakan dalam Karya Tamrin dan Bambang sesuai dengan topik yang dibahas. Metodologi yang digunakan adalah kajian literatur dengan pendekatan deskriptif, yang memungkinkan penulis untuk menganalisis data yang ada secara mendalam dan komprehensif.

Karya Zahir yang berjudul “Perkembangan Transportasi Darat, Laut serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Abad ke-20”¹⁰ mendeskripsikan perkembangan transportasi darat, laut, dan udara di Surabaya pada awal abad ke-20 dengan fokus pada transformasi sistem transportasi dari tradisional menuju modern selama masa kolonial Belanda. Transportasi darat mengalami kemajuan signifikan dengan hadirnya jaringan kereta api, trem, dan kendaraan bermotor yang mengikuti sistem Belanda, mendukung mobilitas manusia dan distribusi barang secara efisien. Transportasi laut di Surabaya, sebagai pelabuhan utama, berkembang dengan modernisasi fasilitas dan penggunaan kapal uap, memperkuat peran kota sebagai pusat perdagangan regional. Transportasi udara mulai berkembang dengan pendirian bandara dan layanan penerbangan sipil yang membuka akses baru bagi

¹⁰ Zahir, “Perkembangan Transportasi Darat, Laut serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Abad ke-20”, dalam *Jurnal Historia Madania*, Vol. 7, No. 2, 2023.

kota ini. Jurnal ini juga menyoroti dampak sosial ekonomi dari perkembangan transportasi darat, laut serta udara dalam mendukung industrialisasi dan urbanisasi Surabaya. Karya Zahir menjadi *role model* Penulis karena memiliki kesamaan fokus pendekatan dalam memahami pola perkembangan transportasi dan perubahan sosial ekonomi yang terjadi, termasuk bagaimana transportasi mempengaruhi perdagangan, mobilitas, serta perkembangan wilayah Surabaya secara menyeluruh.

Karya Mariatul Kibthiah, *et.al.*, yang berjudul “Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota Surabaya”¹¹ mendeskripsikan Suroboyo Bus sebagai inovasi transportasi umum di Surabaya mendukung terciptanya sistem transportasi berkelanjutan di Surabaya, selain memberikan alternatif moda transportasi yang nyaman, terjangkau, dan ramah lingkungan, Suroboyo Bus juga berperan penting dalam mengedukasi masyarakat untuk peduli terhadap pengelolaan sampah plastik melalui sistem pembayaran menggunakan botol plastik bekas. Faktor-faktor yang memengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus meliputi faktor pengguna jalan, pergerakan, fasilitas moda transportasi, dan zona kota, meskipun masih terdapat tantangan seperti ketepatan waktu layanan dan keterbatasan rute. Kolaborasi antara pemerintah kota, dinas terkait, serta dukungan masyarakat menjadi kunci utama dalam optimalisasi layanan Suroboyo Bus sebagai solusi atas permasalahan kemacetan dan lingkungan di Surabaya. Perbedaan karya Mariatul dengan Karya Penulis terletak pada fokus pembahasan, karya Mariatul berfokus pada optimalisasi pelayanan Suroboyo Bus, dan faktor-faktor yang memengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus, serta peran pemerintah dalam pengembangan dan pelaksanaan kebijakan transportasi berkelanjutan di Surabaya. Karya Penulis memfokuskan pada perkembangan Bus Kota DAMRI di Surabaya selama periode 1975–2022 dalam upaya untuk memenuhi kebutuhan transportasi umum perkotaan yang terus berkembang seiring pertumbuhan penduduk dan aktivitas ekonomi, serta menjadi tulang punggung utama transportasi umum di Surabaya, dengan fokus pada

¹¹ Mariatul Kibthiah, *et.al.*, “Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Transportasi*, Vol,23, No.1,2023.

peningkatan armada, penambahan trayek, perbaikan kualitas layanan untuk mendukung mobilitas masyarakat.

BAB 3

PENDEKATAN DAN KERANGKA TEORETIS, METODE PENULISAN, DAN SISTEMATIKA PENULISAN

3.1 Pendekatan dan Kerangka Teoretis

Pada setiap penulisan sejarah memerlukan adanya pendekatan dan kerangka teori, pencarian pendekatan dan kerangka teori dilakukan dengan meminjam berbagai ilmu bantu dari ilmu - ilmu sosial lainnya seperti antropologi, sosiologi, polikiologis dan lain sebagainya.¹ Penulisan sejarah memerlukan adanya bantuan dari ilmu - ilmu sosial lainnya untuk dapat meningkatkan setiap penjelasan di dalamnya.² Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan sosiologi perkotaan.³ Pendekatan sosiologi perkotaan digunakan karena penting untuk memahami bagaimana perkembangan transportasi sebagai bagian dari masyarakat, terutama masyarakat perkotaan. Hal ini berkaitan dengan bagaimana perkembangan transportasi berdampak terhadap kondisi ekonomi, sosial, budaya, dan lingkungan. Perspektif ini dapat menjadi strategi perencanaan dalam perkembangan sistem transportasi yang berkelanjutan.

¹ Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah* (Jakarta: PT Gramedia Pusaka Utama, 1993), hlm. 4.

² Sunarlan, *et.al.*, *Pedoman Penyusunan Karya Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember* (Yogyakarta: Laksbang pressindo, 2018), hlm.36.

³ Alif Iman Mansyur, *et.al.*, *Sosiologi Perkotaan*, (Bandung: Widina Bhakti Persada, 2023), hlm.42.

Penulis menggunakan teori Struktural Fungsional.⁴ Teori Struktural Fungsional memandang masyarakat sebagai suatu sistem yang terdiri atas komponen yang saling terhubung serta memiliki peran dalam mempertahankan stabilitas dan keseimbangan sosial. Menurut Robert K. Merton, masyarakat terdiri dari struktur yang saling terhubung, setiap bagian memiliki fungsinya tersendiri. Pada kondisi tersebut, masyarakat dianggap dalam keadaan statis atau seimbang, tetapi jika salah satu bagian tersebut tidak berfungsi dengan baik akan terjadi gangguan yang mempengaruhi keseimbangan masyarakat. Merton juga menyatakan, Fungsional Struktural merujuk pada kontribusi positif dari suatu struktur atau elemen sosial terhadap keseluruhan sistem sosial. Merton juga menetapkan konsep penting yaitu, fungsi manifest (*manifest functions*) merupakan fungsi yang direncanakan oleh suatu struktur atau elemen sosial, fungsi laten (*laten functions*) merupakan fungsi yang tidak diharapkan atau tidak direncanakan dari suatu struktur atau elemen sosial, dan disfungsi (*dysfunction*) merupakan konsekuensi negatif dari penyesuaian suatu sistem sosial, struktur atau elemen sosial tidak hanya memberikan fungsi positif, tetapi juga dapat menimbulkan disfungsi yang merugikan.

Penulis menggunakan Teori Struktural Fungsional karena penggunaan teori struktural fungsional Merton pada penelitian penulis dapat dijelaskan dengan konsep disfungsi (*dysfunction*), adanya kebijakan rasionalisasi bus kota DAMRI di Surabaya yang bertujuan sebagai solusi inovasi angkutan massal dan untuk meningkatkan efisiensi mobilitas perkotaan justru menimbulkan dampak sosial yang merugikan bagi supir angkot. Sistem trayek yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Surabaya gagal dalam mempertimbangkan struktur ekonomi lokal yang menimbulkan dampak negatif terhadap mata pencaharian utama supir angkot. Disfungsi sosial yang muncul disebabkan karena adanya ketidakseimbangan antara kebijakan makro yang diambil pemerintah dengan realitas mikro transportasi lokal.

⁴ Robert King Merton, *Social Theory and Social Structure* (New York: The Free Press, 1957), hlm.73.

3.2 Metode Penelitian

Metode merupakan langkah-langkah untuk melanjutkan penelitian. Setiap penulisan membutuhkan suatu metode untuk membantu dalam proses penelitian. Penggunaan metode dalam penelitian penting untuk dapat memudahkan proses penelitian dalam menambah sensitivitas terhadap permasalahan yang dikaji, selain itu untuk memperkuat kemampuan penulis dalam mengumpulkan, mengelola, dan menganalisis sumber data.⁵ Penelitian sejarah membutuhkan suatu metode dalam proses penyusunan yang disebut dengan metode sejarah. Penelitian ini disusun berdasarkan metode sejarah menurut Louis Gottschalk mencakup heuristik atau pengumpulan data, kritik sumber (ekstern dan intern), interpretasi atau penafsiran, dan historiografi atau penulisan sejarah.⁶

Heuristik yaitu proses pengumpulan sumber yang memiliki relevansi dengan penelitian yang sedang dikaji, baik sumber primer dan sumber sekunder. Penulis menggunakan sumber primer yang diperoleh dari laporan, foto, dokumen, rekaman, wawancara langsung dengan pelaku sejarah. Pencarian sumber primer dilakukan dengan studi arsip pada lembaga dan dinas terkait dengan topik tersebut, yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya (Dishub), Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kota Surabaya (Dispusip), dan Perum DAMRI Surabaya. Sumber sekunder yang didapat berasal dari buku, artikel, dan koran terkait dengan topik penelitian yang dikaji penulis. Penulis juga akan menggunakan metode sejarah lisan atau wawancara dengan pihak dari Perum DAMRI Surabaya sebagai operator utama yang dinilai memiliki informasi yang dibutuhkan Penulis tentang perkembangan transportasi publik bus kota DAMRI di Surabaya.

Kritik sumber yaitu tahapan kedua terdapat dua macam kritik sumber yaitu kritik intern dan kritik ekstern.⁷ Kritik intern digunakan untuk melihat sumber kredibilitas, untuk mengetahui isi sumber telah sesuai dengan peristiwa yang

⁵ Sartono Kartodirdjo, *op.cit.*, hlm.75.

⁶ Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, Penerjemah Nugroho Notosutanto (Jakarta: UI Press, 1986), hlm. 27-153.

⁷ Sartono Kartodirdjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia: Suatu Alternatif* (Jakarta: PT Gramedia, 1982), hlm. 98.

sebenarnya terjadi sedangkan kritik ekstern digunakan untuk mengetahui orisinilitas dari sumber yang didapat atau melakukan penelitian fisik sumber.⁸

Interpetasi yaitu tahapan ketiga, merupakan proses menafsirkan data-data yang telah diperoleh. Penafsiran dilakukan agar fakta-fakta yang diperoleh dapat direkonstruksi dengan utuh. Serta teori dan konsep dari ilmu bantu lainnya yang digunakan untuk menganalisa dan menjelaskan peristiwa.⁹ Tahap mencari keterkaitan antara fakta-fakta yang telah diperoleh perlu untuk dilakukan, karena fakta-fakta sejarah yang diperoleh sebelumnya belum menunjukkan kejelasan yang saling berhubungan.¹⁰

Historiografi tahapan terakhir, merupakan kegiatan merekonstruksi peristiwa dalam bentuk kisah sejarah yang dituangkan dalam tulisan.¹¹ Fakta dan data yang telah didapat sebelumnya disusun dengan memerhatikan aspek kronologis dan sistematis agar mudah untuk dipahami.

3.3 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan merupakan rangkaian pembahasan dan analisa penulis mengenai judul dan topik penelitian yang dilakukan. Penulisan proposal skripsi ini memiliki sistematika penulisan yang terbagi menjadi 5 bab pokok:

Bab 1 yaitu pendahuluan yang terdiri atas beberapa sub-bab yang terdiri dari latar belakang terkait judul yang diangkat penulis yaitu “Perkembangan Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975-2022”, selanjutnya rumusan masalah yang membahas persoalan yang akan dikaji dalam penelitian, serta tujuan dan manfaat yaitu keinginan dan manfaat yang ingin didapat oleh penulis dan orang lain, dan ruang

⁸ Helius Sjamsuddin, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016), hlm. 83.

⁹ Sartono Kartodirjo, *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia: Suatu Alternatif*, *op.cit.*, hlm.23.

¹⁰ Sunarlan, *et.al.*, *op.cit.*, hlm. 42.

¹¹ *Ibid.*

lingkup penelitian yaitu lingkup kajian penelitian yang dibatasi oleh lingkup spasial, lingkup temporal, dan lingkup kajian.

Bab 2 yaitu tinjauan pustaka yang merupakan daftar bahan referensi dari tulisan atau penelitian yang merupakan sumber pustaka terdahulu dengan topik yang sama. Pada bab ini berisi tentang pemaparan kajian-kajian terdahulu mengenai perkembangan transportasi publik bus, dengan bahan kajian buku, jurnal dan tesis dengan topik bahasan yang mendekati bahasan penelitian yang sedang dilakukan.

Bab 3 berisi Pendekatan dan Kerangka Teoretis, Metode Penelitian, dan Sistematika Penulisan. Pendekatan dan Kerangka Teoretis yang digunakan dalam penelitian ini bertujuan untuk mengarahkan penelitian agar tidak menyimpang dari tujuan yang telah dibuat. Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu metode sejarah yang memiliki empat tahap yaitu heuristik, verifikasi (kritik sumber), interpretasi, dan historiografi. Terakhir terdapat Sistematika Penulisan berisi tentang rancangan seluruh bagian isi proposal skripsi.

Bab 4 yaitu berisi pembahasan yang terdiri dari: 4.1 Kondisi Surabaya dan Moda Transportasi sebelum Tahun 1975. 4.2 Perkembangan bus kota DAMRI di Surabaya Tahun 1975-2022. 4.3 Dampak adanya bus kota DAMRI bagi masyarakat Surabaya.

Bab 5 merupakan bab terakhir berisi tentang kesimpulan dan saran dari seluruh pembahasan yang telah dibahas dalam penelitian ini.

BAB 4

PEMBAHASAN

4.1 Kondisi Surabaya dan Moda Transportasi Sebelum Tahun 1975

Surabaya tumbuh pesat sebagai pusat perdagangan dan pelabuhan utama di wilayah timur Pulau Jawa, dengan aktivitas ekonomi yang didukung oleh sektor pertanian, industri, dan kerajinan.¹ Surabaya mulai berkembang sebagai kota industri pengrajin sejak awal tahun 1800. Pada tahun 1800 terdapat industri pembuatan uang logam dan pada tahun 1808 didirikan bengkel konstruksi baja pertama yang menjadi cikal bakal industrialisasi di Surabaya. Perkembangan industri semakin pesat setelah penerapan sistem tanam paksa pada tahun 1830 yang memacu pertumbuhan pabrik gula dan industri lain seperti permesinan, pengecoran besi, dan kerajinan.

Pada tahun 1872, beberapa kampung di Surabaya sudah dikenal sebagai sentra pengrajin, seperti Kampung Pecantian (pengrajin jam tangan), Kawatan (pengecoran tembaga), Pabean (pengrajin kuningan), Donorejo (pembuatan kereta kuda), dan Songoyudan (pengolahan kulit).² Industri kerajinan tidak hanya memenuhi kebutuhan lokal, tetapi juga memasok barang-barang untuk keperluan

¹ Aria Raharja Hidayat, "Surabaya dan Rekayasa Ekonomi Kolonialisme Abad-19", [online], <https://www.arekinstitute.id/blog/2022/01/15/surabaya-dan-rekayasa-ekonomi-kolonialisme-abad-19/>, diakses pada 30 April 2025.

² Samidi, "Surabaya sebagai Kota Kolonial Modern pada Akhir Abad ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, dan Kemajemukan Masyarakat", dalam *Jurnal Mozaik*, Vol. 17, No. 1, 2017, hlm. 161.

kapal, rumah tangga, hingga instrumen transportasi lain.³ Dalam konteks perkembangan ekonomi dan industri ini, moda transportasi tradisional seperti sado memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas dan distribusi barang di Surabaya.



Gambar 4.1 Sado melintasi *Societeitsstraat* di Surabaya Tahun 1904

Sumber: KITLV, Universiteit Leiden,
<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/898958>, diunduh pada 1 Juni 2025.

Kereta kuda yang dinamakan sado pertama kali diperkenalkan sebagai moda angkutan umum di Surabaya pada tahun 1874, nama sado (*dos a dos*) berasal dari posisi duduk para penumpangnya yang saling membelakangi atau berhadapan punggung.⁴ Sado diimpor dan dioperasikan oleh perusahaan swasta bernama *Firma Bosch & Co*. Layanan angkutan sado dibedakan berdasarkan kelas, mulai dari kelas paling ekonomis hingga kelas mewah yang menawarkan kenyamanan lebih bagi penumpang. Sistem kelas ini mencerminkan upaya untuk memenuhi kebutuhan berbagai lapisan masyarakat. Sado sering beroperasi di jalan-jalan strategis yang menghubungkan pusat-pusat perdagangan seperti *societeitsstraat* (Jalan Veteran)

³ *Ibid.*

⁴ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942”, dalam *Jurnal Mozaik*, Vol. 17, No. 2, 2023, hlm. 229.

di Surabaya. Beberapa kereta kuda kelas paling murah sering disebut dengan nama *kossong*, yang berasal dari kebiasaan penumpang menanyakan kepada kusir apakah kereta tersebut sedang kosong atau tidak berpenumpang. Sedangkan untuk kereta kuda yang lebih mewah, terdapat berbagai jenis dengan nama seperti *Milord*, *Vis a vis*, *Palanquin*, *Americana*, *Hand Chaise*, dan *Bendy*.⁵ Tiga tahun setelah sado mulai diperkenalkan sebagai salah satu moda transportasi di Surabaya, muncul kendaraan serupa yang dikenal dengan nama *dokar* atau *dogcart*.⁶



Gambar 4.2 Dokar melintasi Jalanan Surabaya Tahun 1900

Sumber: KITLV, Universiteit Leiden, <http://hdl.handle.net/1887.1/item:915314>, diunduh pada 1 Juni 2025.

Kemunculan dokar sebagai moda transportasi baru di Surabaya disambut positif oleh penduduk kota, terutama kalangan elite birokrat dan para pedagang besar. Dokar sering terlihat melintas di sepanjang Jalan Raya Pos, mengangkut penumpang, yang ditarik oleh kuda-kuda. Masyarakat Surabaya memanfaatkan

⁵ Imam Widodo, “Gaya ‘Adu Geger’ Nggak Asyik, Diubah ‘Adu Muka’ biar Bisa Saling Pandang, dalam *Radar Surabaya*, 10 Juli 2001, hlm. 8.

⁶ Edi Susilo dan Edy Budi Santoso, “Transformasi Dokar i Surabaya Tahun 1900-1945”, dalam *Jurnal VERLEDEN*, Vol.3, No.1, 2014, hlm. 45.

dokar untuk menuju pusat-pusat perdagangan seperti pasar, sehingga banyak dokar yang ditemukan di sekitar area pasar. Dokar berperan sebagai penghubung antara pusat-pusat perdagangan utama di Surabaya, seperti Jembatan Merah dan Pecinan. Dokar juga berperan sebagai transportasi pendukung yang sering dijumpai di depan stasiun kereta api maupun kantor pos di Surabaya. Dokar menjadi solusi transportasi karena tidak semua wilayah di Surabaya dilalui oleh trem, sehingga dokar melayani kebutuhan mobilitas masyarakat dari titik-titik penting tersebut dan memainkan peran penting dalam menghubungkan masyarakat dengan pusat-pusat aktivitas kota.⁷

Pada tahun 1875, pembangunan jalur kereta api mulai dilakukan di Surabaya, melayani rute Surabaya-Pasuruan, pembangunan ini dilakukan oleh perusahaan kereta api milik negara (*staatsspoorweg*), dan stasiun pertama yang dibangun adalah Stasiun Kota di Jalan Bibis.⁸ Transportasi perkeretaapian di Surabaya terdiri dari dua jenis, yaitu kereta api dan trem. Kereta api berfungsi sebagai sarana transportasi jarak jauh yang mampu mengangkut penumpang serta barang dalam jumlah besar. Sedangkan trem digunakan untuk perjalanan jarak pendek di dalam kota dengan kapasitas angkut penumpang yang lebih kecil. Pada tahun 1886, perusahaan *Oost-Java Stoomtram Maatschappij* (OJS) memperoleh izin untuk mengoperasikan trem⁹ di Surabaya. Pada tahun 1889 trem kuda mulai

⁷ Dewik Untarawati, "Sarana Dan Prasarana Transportasi Kereta Api Di Kota Surabaya Tahun 1875-1942", dalam *Skripsi* pada Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga, 2015, hlm. 38.

⁸ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, *op.cit.*, hlm. 225.

⁹ Nama "trem" berasal dari kata "*traam*" atau "*trum*" dalam bahasa Skandinavia kuno yang berarti balok kayu. Trem adalah kereta yang berjalan di rel khusus di dalam kota. Trem pertama kali muncul pada abad ke-19 di *South Wales*, Inggris, berupa kendaraan dengan badan kereta api yang ditarik oleh kuda, di Indonesia, trem mulai dikenal pada tahun 1869 masa kolonial Belanda, yang juga ditarik oleh empat ekor kuda. Lihat, Nur Alifi Wijayanti dan Widya Lestari Ningsih, "Kisah Lahir dan Berkembangnya Trem di Dunia", *[online]*, <https://www.kompas.com/stori/read/kisah-lahir-dan-berkembangnya-trem-di-dunia>, diakses pada 1 Juni 2025.

beroperasi sebagai moda transportasi di Surabaya.¹⁰ Trem kuda merupakan gerbong penumpang yang berjalan di atas rel dan ditarik oleh beberapa ekor kuda. Pada awal pengoperasiannya, trem kuda difokuskan untuk melayani mobilitas para pekerja dari kawasan permukiman menuju pelabuhan.¹¹ Layanan trem kuda berkembang menjadi angkutan umum yang digunakan oleh berbagai lapisan masyarakat Surabaya, baik untuk keperluan ekonomi maupun sosial. Kehadiran trem kuda membawa dampak signifikan mulai dari segi infrastruktur, pembangunan jalur rel trem mendorong pelebaran serta perbaikan jalan-jalan utama, sekaligus membuka kawasan-kawasan baru di sekitar halte atau stasiun trem.¹²

Trem uap di Surabaya mulai beroperasi pada tahun 1889, trem uap dikelola oleh perusahaan OJS dan jalur pertamanya menghubungkan kawasan Ujung di utara Surabaya menuju Benteng Prins Hendrik. Setelah itu, beberapa jalur trem uap lainnya juga dibuka, yaitu sebagai berikut:

“(1) Jalur II (*Lijn II*) Benteng Prins Hendrik – Stasiun *Staatsspoorwegen* (2) Jalur III (*Lijn III*) Stasiun *Staatsspoorwegen* – *Telefoonhuisje* (3) Jalur IV (*Lijn IV*) *Telefoonhuisje* – Stasiun Grudo (4) Jalur V (*Lijn V*) Stasiun Grudo – Wonokromo (5) Jalur VI (*Lijn VI*) Wonokromo – Sepanjang.”¹³

Trem uap OJS menyediakan tiga kelas untuk penumpang yang terdiri dari, Kelas I (*Eerste Klasse*) umumnya penumpang gerbong kelas I didominasi penduduk Eropa, Kelas II (*Tweede Klasse*) penumpang gerbong kelas II banyak diisi penduduk Eropa berpenghasilan rendah, pribumi berpenghasilan tinggi dan

¹⁰ Radarseluma.bacakoran.co, “Kisah Singkat Trem Kuda Angkutan Umum di Surabaya Pada Akhir Abad Ke-19”, [online], <https://radarseluma.bacakoran.co/read/12349/kisah-singkat-trem-kuda-angkutan-umum-di-surabaya-pada-akhir-abad-ke-19>, diakses pada 30 April 2025.

¹¹ Dewik Untarawati, *op.cit.*, hlm.41.

¹² Sejarah dan Sosial, “5 Perubahan yang Terjadi dari Penggunaan Trem di Surabaya pada Masa Lampau”, [online], <https://kumparan.com/sejarah-dan-sosial/5-perubahan-yang-terjadi-dari-penggunaan-trem-di-surabaya-pada-masa-lampau>, diakses pada 1 April 2025.

¹³ Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabani, “Trem OJS di Kota Surabaya Tahun 1889 – 1930-an”, dalam *Jurnal VERLEDEN*, Vol.2, No.2, 2013, hlm.130.

penduduk etnis Cina dan Timur Asing, dan Kelas III (*Inlander Klasse*) gerbong kelas III untuk mengangkut barang-barang bawaan.



Gambar 4.3 Trem Uap Melintasi Jalan di Surabaya Tahun 1930

Sumber: KITLV Universiteit Leiden,

<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/set%5D=15>,
diunduh pada 1 April 2025

Trem uap memfasilitasi mobilitas penduduk ke pusat kota dan mendukung kegiatan perdagangan, selain itu jalur trem uap yang menghubungkan Pelabuhan Ujung hingga Wonokromo, melewati kawasan-kawasan yang saat itu masih didominasi sawah, tegalan, dan rawa.¹⁴ Trem uap sangat penting untuk mengangkut hasil perkebunan dan penumpang dari pinggiran ke pusat kota dan pelabuhan, sehingga mendukung aktivitas ekonomi agraris Surabaya.¹⁵

¹⁴ Jay Wijayanto, “Sejarah Panjang Jalur Trem Lintas Surabaya: Dari Tempo Dulu hingga Saat Ini”, [online], <https://radarsurabaya.jawapos.com/kota-lama/774946887/sejarah-panjang-jalur-trem-lintas-surabaya-dari-tempo-dulu-hingga-saat-ini>, diakses pada 12 April 2025.

¹⁵ Kompas, “Susur Rel: Menanti ”Reinkarnasi” Surotrem Liputan Khusus Susur Rel 2016” [online], <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-menanti-reinkarnasi-surotrem-liputan-khusus-susur-rel-2016/>, diakses pada 1 April 2025.



Gambar 4.4 Bus Pengumpan Trem Milik OJS

Sumber: KITLV Universiteit Leiden,

<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/890012>, diunduh pada 1 April 2025

Pada tahun 1889, bus yang beroperasi di Surabaya hanya berfungsi sebagai pengumpan atau penjemput penumpang trem di berbagai stasiun penting kota.¹⁶ Pada awal 1900, pusat Surabaya masih berpusat di sekitar Jembatan Merah, yang kemudian berkembang pesat setelah pelabuhan modern Tanjung Perak dibangun pada tahun 1910.¹⁷ Pembangunan pelabuhan ini mendorong pertumbuhan kawasan permukiman baru di sekitarnya, seperti Darmo, Gubeng, Sawahan, dan Ketabang, serta memperkuat posisi Surabaya sebagai kota pelabuhan terbesar kedua setelah Batavia.¹⁸ Pada tahun 1903, diberlakukan Undang-Undang Desentralisasi yang

¹⁶ Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabani, *op.cit.*, hlm. 127-129.

¹⁷ Try Septhika Nurjanah dan Artono, “Peran Jembatan Merah Sebagai Toggak Perkembangan Sektor Perdagangan Di Sekitar Sungai Kalimat 1800-1900”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol.12, No.4, 2022, hlm.3.

¹⁸ *Ibid.*

memberikan otonomi lebih besar kepada kota-kota di wilayah Hindia Belanda¹⁹ termasuk Surabaya. Kemudian, pada tanggal 1 April 1906, Surabaya resmi mendapatkan status sebagai kota *Gemeente* disahkan melalui Staatsblad No. 149 Tahun 1906,²⁰ yang memungkinkan pengelolaan pemerintahan kota secara mandiri.



Gambar 4.5 Trem Listrik melintasi Jalanan Surabaya

Sumber: KITLV Universiteit Leiden,

<https://digitalcollections.universiteitleiden.nl/view/item/8996405Boffset>, diunduh pada 1 April 2025

Pada tahun 1923, ketika OJS mulai memperkenalkan trem listrik di Surabaya sebagai bagian dari modernisasi transportasi kota, trem uap tetap dipertahankan untuk trayek tertentu, terutama yang melayani distribusi barang dan penumpang dari wilayah agraris ke pusat kota. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor:

¹⁹ Teti Hestiliani, “Secentralisatie Wet Van Nederland Indies 1903”, dalam *Jurnal Istoria*, Vol.1, No.2, 2019, hlm.212.

²⁰ Dalam *Staatsblad* No. 149 Tahun 1906 dijelaskan bahwa dengan dibentuknya *Gemeente* Surabaya, kota ini ditetapkan sebagai kota otonom yang memiliki tanggung jawab untuk mengelola dan membiayai pemerintahan kotanya secara mandiri. Selain itu, pemerintah pusat mengalokasikan dana awal sebesar 284.300 gulden sebagai modal untuk mendukung pelaksanaan administrasi dan operasional pemerintahan *Gemeente* Surabaya, Lihat, Purnawan Basundoro, “Politik Rakyat Kampung Di Kota Surabaya Awal Abad Ke-20”, dalam *Jurnal SASDAYA*, Vol.1, No.1, 2016, hlm.12.

(1) trem uap memiliki keunggulan dalam mengangkut barang dalam jumlah besar dan lebih efisien untuk trayek jarak jauh yang belum terjangkau jaringan listrik, (2) pembangunan infrastruktur trem listrik membutuhkan investasi besar, sehingga prioritas elektrifikasi diberikan pada jalur-jalur utama di dalam kota dengan volume penumpang tinggi, sedangkan jalur agraris yang lebih panjang dan kurang padat penduduknya masih menggunakan trem uap, (3) adaptasi teknologi juga dilakukan secara bertahap, sehingga kedua sistem transportasi tersebut berjalan bersamaan demi efisiensi operasional dan pemenuhan kebutuhan transportasi yang beragam, (4) permintaan pasar dari wilayah agraris yang membutuhkan moda angkutan berkapasitas besar dan biaya operasional rendah juga menjadi pertimbangan utama.²¹

Trem uap di Surabaya tetap dipertahankan pada trayek tertentu karena pertimbangan kebutuhan logistik, efisiensi biaya, serta keterbatasan infrastruktur pada masa transisi teknologi tersebut, dengan panjang rel sekitar 50 km, trem uap menjadi tulang punggung angkutan massal yang melayani kebutuhan transportasi pekerja maupun distribusi komoditas pasar.²² Trem listrik memiliki panjang lintasan mencapai 36 km. Jalur utama trem listrik dirombak dan dialihkan melalui tengah kota, melewati Pasar Turi dan Sawahan, serta mengikuti jalan protokol tengah kota, yaitu Jalan Raya Darmo. Jalur trem listrik OJS di Surabaya yakni sebagai berikut:

(1) Ujung–Wonokromo Kota–Krian OJS, (2) Wonokromo Kota–*Willemplein* (Jembatan Merah), (3) *Willemplein*–Tanjung Perak, (4) Percabangan dari Simpang menuju Stasiun Surabaya Gubeng, (5) Percabangan Boulevard–Palmerah, (6) Tunjungan–Sawahan.²³

Kehadiran trem listrik di Surabaya pada tahun 1923 mendapat sambutan positif dari masyarakat, tercermin dari data jumlah penumpang selama enam bulan pertama operasinya.

²¹ Sunjayadi, *Pariwisata di Hindia-Belanda 1891-1942*, (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2019), hlm. 280.

²² Aloysius Budi Kurniawan, “Susur Rel: Menanti ”Reinkarnasi” Surotrem Liputan Khusus Susur Rel 2016”, [online], <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-menanti-reinkarnasi-surotrem-liputan-khusus-susur-rel-2016/>, diakses pada 12 April 2025.

²³ Andrik Sulistyawan dan La Ode Rabani, *op.cit.*, *loc.cit.*

Tabel 4.1
Penumpang Trem Listrik Juni-November 1923.

Bulan	Kelas 1	Kelas 2	Jumlah
Juni	90.911	510.136	601.047
Juli	84.495	521.529	606.042
Agustus	76.551	489.655	566.206
September	81.822	513.397	595.219
Oktober	67.042	501.177	568.219
November	58.215	475.054	533.269

Sumber: Pewarta Soerabaia, 17 Januari 1924. dalam *Surabaya sebagai Kota Kolonial Modern pada Akhir Abad ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, dan Kemajemukan Masyarakat*, hlm. 164.P

Berdasarkan tabel 4.1, jumlah penumpang trem listrik di Surabaya pada tahun 1923 mengalami penurunan setiap bulannya, baik di kelas 1 maupun kelas 2. Penurunan tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor. Salah satu faktor utama adalah munculnya moda transportasi baru seperti taksi, yang menawarkan fleksibilitas lebih tinggi karena penumpang dapat turun langsung di depan tujuan mereka, berbeda dengan trem yang harus mengikuti jalur tetap dan berhenti di halte tertentu.²⁴ Kehadiran taksi sangat menarik bagi kalangan penumpang kelas 1, terutama orang Eropa dan kelompok ekonomi atas, yang mengutamakan kenyamanan dan privasi dalam bepergian.²⁵ Selain itu, penurunan juga terjadi akibat berkurangnya antusiasme awal masyarakat terhadap trem listrik. Pada awal pengoperasiannya, trem listrik memang menjadi primadona dan menarik banyak penumpang karena dianggap sebagai moda transportasi paling modern dan efisien, namun, seiring waktu, masyarakat mulai menyesuaikan pola penggunaan transportasi mereka sesuai kebutuhan sehari-hari, sehingga jumlah penumpang

²⁴ Aminuddin Kasdi, "Transportasi Di Surabaya Masa Hindia Belanda Sampai Republik", [online], <https://disperpusip.jatimprov.go.id/2012/05/02/transportasi-di-surabaya-masa-hindia-belanda-sampai-republik-2/>, diakses pada 15 April 2025.

²⁵ Nadya Salma Shafira, "Strategi Bauran Promosi Dalam Mempertahankan Eksistensi Jasa Transportasi Taksi Blue Bird di Pekanbaru", dalam *Jurnal JOM FISIP*, Vol. 8, No. 1, 2021, hlm. 6-10.

menjadi lebih stabil dan cenderung menurun setelah euforia²⁶ awal berlalu.²⁷ Faktor lain yang turut memengaruhi adalah belum dibukanya seluruh jalur trem listrik pada tahun 1923, sehingga cakupan layanan masih terbatas dan tidak semua kawasan kota dapat dijangkau trem listrik secara optimal.²⁸

Sementara itu, kelas 2 pada trem listrik jauh lebih diminati dibandingkan kelas 1. Hal ini disebabkan oleh harga tiket kelas 2 yang lebih terjangkau, sehingga sesuai dengan daya beli mayoritas penduduk Surabaya, seperti kalangan bumiputra, timur asing (Tionghoa, Arab, dan India), serta pekerja dan pelajar. Sebaliknya, kelas 1 dengan tarif lebih mahal biasanya diperuntukkan bagi orang Eropa dan kalangan atas yang jumlahnya jauh lebih sedikit. Selain itu, kapasitas tempat duduk di setiap gerbong juga berbeda: kelas 2 menyediakan 23 tempat duduk, sedangkan kelas 1 hanya 12 tempat duduk per gerbong, sehingga kelas 2 secara fisik memang mampu menampung lebih banyak penumpang.²⁹

Kondisi tersebut semakin diperkuat pada tahun 1927, ketika Surabaya mengalami lonjakan jumlah kendaraan bermotor yang signifikan. Hal tersebut ditandai dengan jumlah kendaraan bermotor mencapai 8.290 unit, terdiri atas 5.973 mobil, 685 truk, 1.452 sepeda motor, dan 180 omnibus.³⁰ Peningkatan kendaraan tersebut memperketat persaingan antar moda transportasi, sehingga menjadi tantangan tersendiri bagi trem listrik dan uap yang sebelumnya menjadi tulang

²⁶ "euforia" pada konteks konteks tersebut merupakan suasana kegembiraan luar biasa yang dirasakan masyarakat pada awal kehadiran trem listrik sebagai transportasi modern, sebelum akhirnya menjadi sesuatu yang biasa dalam kehidupan sehari-hari. Lihat, Direktorat Jenderal Penataan Ruang, *Sejarah Penataan Ruang Indonesia*, (Jakarta: Pemerintah Indonesia c.q. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2003), hlm. 38-45.

²⁷ Anonim, "Sejarah Tentang Trem, Transportasi Surabaya di Masa Dulu", [online], <https://lapispahlawan.co.id/article/detail/sejarah-tentang-trem-transportasi-surabaya-di-masa-dulu>, diakses pada 15 April 2025.

²⁸ Rifai Shodiq Fathoni, "Hiruk Pikuk Jalanan Surabaya di Era Kolonial", [online], <https://wawasansejarah.com/hiruk-pikuk-jalanan-surabaya-era-kolonial/>, diakses pada 15 April 2025.

²⁹ Samidi, *op.cit.*, hlm. 164.

³⁰ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, *op.cit.*, hlm. 214-216.

punggung angkutan massal di Surabaya.³¹ Fenomena tersebut tidak lepas dari beberapa faktor utama yang saling berkaitan erat, seperti perkembangan kota yang pesat, modernisasi transportasi, serta pertumbuhan ekonomi pada masa kolonial, seperti berikut:

(1) pertumbuhan industri dan perdagangan di Surabaya sebagai kota pelabuhan utama mendorong kebutuhan akan transportasi yang lebih cepat, efisien, dan fleksibel. Modernisasi kota, termasuk pembangunan kawasan industri di daerah seperti Tanjung Perak dan Ngagel, menciptakan permintaan tinggi terhadap kendaraan bermotor untuk distribusi barang dan mobilitas pekerja, (2) perbaikan dan pelebaran infrastruktur jalan yang dilakukan pemerintah kolonial Belanda, seperti pengaspalan dan pelebaran jalan utama, turut memfasilitasi pertumbuhan kendaraan bermotor, (3) pertumbuhan penduduk akibat urbanisasi dan migrasi tenaga kerja ke Surabaya, seiring dengan berkembangnya industri, juga meningkatkan kebutuhan transportasi pribadi maupun umum. Hal ini tercermin dari data pertumbuhan kendaraan bermotor yang naik 36,7% hanya dalam lima tahun (1922–1927).³²

Modernisasi kota terus berjalan, didukung oleh pembangunan industri, ekspansi kawasan pelabuhan, serta urbanisasi yang semakin intensif. Pemerintah kolonial Belanda memperbaiki dan memperlebar jalan-jalan utama, sehingga mobil, truk, dan sepeda motor semakin banyak digunakan oleh masyarakat.³³ Pada awal tahun 1930, kemunculan bus dan taksi di Surabaya secara bertahap mulai menggantikan peran trem listrik dan uap yang sebelumnya menjadi tulang punggung transportasi kota. Jalur utama trem di Surabaya membentang dari kawasan pelabuhan Ujung atau Tanjung Perak, lalu melintasi Wonokromo Kota hingga ke Krian di pinggiran kota. Selain itu, ada pula jalur yang menghubungkan Wonokromo Kota dengan *Willemplein*, yang kini dikenal sebagai kawasan Jembatan Merah, dari *Willemplein*, jalur trem juga menuju ke Tanjung Perak. Tak

³¹ Prayuda Djaya Kusuma, “Perancangan Buku Photo Essay Tentang Rekam Jejak Peninggalan Trem di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal ARTIKA*, Vol. 3, No.1, 2018, hlm. 57-60.

³² Nurul Istifadah, “Sektor Perdagangan Kota Surabaya di Era Kompetisi Global”, dalam *Jurnal Riset Ekonomi dan Manajemen*, Vol. 17, No. 2, 2017, hlm. 147-150.

³³ Chandra Fandy Ashidiqi, “Perkembangan Pemukiman Eropa Di Surabaya Tahun 1910-1930”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 5, No. 3, 2017, hlm. 2-4.

hanya itu, terdapat pula lintasan yang menghubungkan Simpang dengan Wonokromo Kota, Simpang ke Gubeng, Tunjungan ke Sawahan, Simpang ke Kalimas, serta *Boulevard* ke Palmerah.³⁴ Seluruh jalur tersebut sangat penting dalam menghubungkan berbagai kawasan di Surabaya dan memudahkan mobilitas penduduk serta aktivitas ekonomi kota. Semua jalur tersebut sangat vital dalam mendukung mobilitas masyarakat serta aktivitas ekonomi di Surabaya, namun secara bertahap mulai tergantikan oleh moda transportasi baru seperti bus dan taksi seiring perkembangan zaman dan kebutuhan masyarakat.³⁵

Pada awal tahun 1930, bus dan taksi mulai bermunculan dan secara bertahap menggantikan peran trem listrik dan uap di beberapa jalur utama kota, karena menawarkan fleksibilitas dan kenyamanan yang lebih tinggi.³⁶ Pada sisi lain, kepemilikan sepeda juga terus meningkat dan pada tahun 1937 tercatat mencapai 36.000 unit yang menjadikan sepeda sebagai moda transportasi penting bagi pekerja dan pelajar.³⁷ Pergeseran tersebut menunjukkan bahwa masyarakat Surabaya mulai beralih dari ketergantungan pada angkutan massal berbasis rel ke moda transportasi jalan raya yang lebih individual dan dinamis.³⁸ Pada tahun 1938, Surabaya memasang lampu lalu lintas pertama untuk mengatur arus kendaraan yang semakin padat di jalan-jalan utama kota. Sepeda Motor juga menjadi moda transportasi penting bagi pekerja di kawasan industri seperti Tanjung Perak dan Ngagel.³⁹

³⁴ Aloysius B Kurniawan, "Susur Rel: Menanti "Reinkarnasi", [online], <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-menanti-reinkarnasi-surotrem-liputan-khusus-susur-rel-2016/>, diakses pada 17 April 2025.

³⁵ Gerston N Larry, *Public Policy Making: An Introduction Fifth Edition*, (Boston: Houghton Mifflin Company, 2002), hlm. 14.

³⁶ Eni Setyowati, "Sejarah Transportasi Bus Esto dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Kota Salatiga Tahun 1923-1942", dalam *Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang* 2017, hlm. 37-41.

³⁷ Hendaru Tri Hanggoro, "Budaya Sepeda Orang Indonesia", [online], <https://historia.id/urban/articles/budaya-sepeda-orang-indonesia-D84zR>, diakses pada 16 April 2025.

³⁸ Budi Rahardjo, "Pengembangan Infrastruktur Jaringan Jalan Rel Di Surabaya Metropolitan Area", dalam *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 2, No. 2, 2016, hlm. 72.

³⁹ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, *op.cit.*, hlm.217.

Pada tahun 1940, perkembangan transportasi di Surabaya mengalami kemunduran yang cukup signifikan akibat dampak perang dan perubahan politik. Pada kondisi ini, becak muncul sebagai moda transportasi alternatif utama moda transportasi di Surabaya. Becak mulai dikenal di Surabaya sekitar tahun 1940 sebagai hasil penyebarannya dari Makassar dan Batavia.⁴⁰ Kendaraan roda tiga ini berbeda dengan *jinrikisha* dan *angkong* karena menggunakan ban angin dan dikayuh dari belakang, sehingga lebih praktis untuk transportasi lokal. Becak menjadi sangat populer dan banyak digunakan oleh masyarakat karena dapat menjangkau area-area yang sulit dilalui, seperti gang-gang sempit di pusat kota dan pasar.



Gambar 4.6 Becak melintas di Pasar Blauran Surabaya Tahun 1950

Sumber: WordPress.com,

<https://klipingarsipsurabayatempoedoloeblog.wordpress.com/becak-tr-01/>,
diunduh pada 5 Juni 2025.

Pada masa pendudukan Jepang, becak semakin populer karena pembatasan bahan bakar dan larangan kendaraan bermotor, becak menjadi moda transportasi utama yang murah dan mudah diakses. Kebijakan Jepang yang sangat ketat terhadap penggunaan bahan bakar dan listrik juga memengaruhi operasional trem

⁴⁰ Eva Maulina, "Becak di Surabaya 1945-1975", dalam *Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Airlangga*, 2006, hlm.55.

listrik sehingga hanya trem uap yang masih berjalan di beberapa rute utama.⁴¹ Selain itu, banyak infrastruktur transportasi yang rusak akibat perang, sehingga pelayanan angkutan umum menurun drastis dan masyarakat lebih banyak mengandalkan becak sebagai moda transportasi utama.⁴²

Pada tahun 1945, setelah kemerdekaan Indonesia, kondisi transportasi di Surabaya belum segera pulih akibat konflik sosial-politik dan peralihan kekuasaan dari Belanda ke pemerintah Republik Indonesia.⁴³ Pengelolaan trem yang sebelumnya dijalankan oleh OJS diambil alih oleh Djawatan Kereta Api (DKA), namun keterbatasan sumber daya dan kerusakan infrastruktur membuat layanan trem semakin menurun. Situasi tersebut berlangsung hingga tahun 1949, ketika Belanda mengakui kedaulatan Indonesia dan proses nasionalisasi aset-aset transportasi rel milik Belanda dilakukan secara resmi.

Pada tahun 1949, setelah Belanda mengakui kedaulatan Indonesia, pengelolaan trem yang sebelumnya dijalankan oleh perusahaan Belanda diambil alih oleh Djawatan Kereta Api (DKA). Pengambilalihan tersebut merupakan bagian dari proses nasionalisasi aset-aset transportasi rel milik Belanda ke pemerintah Indonesia⁴⁴, sehingga DKA menjadi pengelola utama trem dan kereta api di

⁴¹ Ifan RiskyAnugera, “Perkembangan Trem di Surabaya”, [online], <https://m.tribunnews.com/pendidikan/2024/09/28/halaman-32-33-kurikulum-merdeka-perkembangan-trem-di-surabaya?page=all>, diakses pada 16 April 2025.

⁴² Jania Basir Rante Danun, “Dampak Peningkatan Jalan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Mimika Provinsi Papua (Kasus Ruas Jalan Strategis Timika- Pomako – Dermaga Nusantara)”, dalam *Tesis* Jurusan Teknik Perencanaan Prasarana Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar 2007, hlm.36.

⁴³ Anwar Syarif, “Pengungsian Korban Peristiwa 10 November Tahun 1945-1948”, dalam *Skripsi* Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga 2015, hlm.47.

⁴⁴ Pengambilalihan tersebut merupakan bagian dari proses nasionalisasi aset-aset transportasi rel, sesuai hasil Konferensi Meja Bundar (KMB) pada 27 Desember 1949. Lihat, Kementerian Perhubungan, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, (Jakarta : Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2011), hlm. 6.

Indonesia.⁴⁵ Pada 1 Januari 1950, DKA menjadi operator utama kereta api dan trem di Indonesia, menggantikan perusahaan-perusahaan Belanda seperti SS/VS dan OJS,⁴⁶ namun, DKA masih menggunakan armada dan infrastruktur peninggalan zaman kolonial, sehingga pemerintah secara bertahap mulai melakukan modernisasi dengan mendatangkan lokomotif dan kereta baru.⁴⁷

Upaya modernisasi tersebut didukung oleh program pendidikan dan pelatihan pegawai, serta rencana pembangunan lima tahun yang fokus pada rehabilitasi lintasan utama dan peremajaan armada. Meskipun begitu, DKA tetap menghadapi berbagai kendala, seperti keterbatasan dana, kurangnya tenaga ahli, dan mulai munculnya persaingan dari moda transportasi lain seperti bus dan sepeda, terutama di kota besar seperti Surabaya.⁴⁸ Pada tahun 1955, trem masih menjadi andalan transportasi umum di Surabaya dan dioperasikan oleh DKA, namun seiring perkembangan Surabaya dan bertambahnya moda transportasi baru seperti bus dan mobil pribadi, trem mulai kalah bersaing karena bus menawarkan fleksibilitas dan tarif yang lebih murah.⁴⁹ Hal tersebut dikarenakan trem sering menyebabkan kemacetan dan pendapatannya terus menurun akibat banyaknya penumpang gelap serta persaingan dengan kendaraan lain.⁵⁰

Pada tahun 1960, DKA berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), yang tetap menaungi dan mengelola operasional trem di Surabaya.

⁴⁵ Luthfi Hadi, “Pengaruh Kecepatan Kereta Api Terhadap Rel Tipe R.33 dengan R.54 Pada Jalan Rel Kereta Api Lintas Tebing Tinggi-Siantar”, dalam *Skripsi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Medan Area Medan 2023*, hlm.13-15.

⁴⁶ Kementerian Perhubungan, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, (Jakarta : Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2011), hlm.6.

⁴⁷ Anwar Syarif., *op.cit*, hlm.51.

⁴⁸ Mas/Nur, “Perkembangan Transportasi Kota”, dalam *Radar Surabaya*, 11 Juni 1971, hlm.6.

⁴⁹ Ade S, “Kesenambungan Trem sebagai Moda Transportasi pada Masa Dulu hingga Sekarang”, [online], <https://intisari.grid.id/read/033759555/kesinambungan-trem-sebagai-moda-transportasi-pada-masa-dulu-hingga-sekarang>, diakses pada 17 April 2025.

⁵⁰ Mas/Nur, “Perkembangan Transportasi Kota”, dalam *Radar Surabaya*, 11 Juni 1971, hlm.6.

Selama masa transisi tersebut, PNKA masih mengoperasikan trem baik listrik maupun uap, meskipun kemundurannya semakin nyata memasuki akhir tahun 1960. Trem listrik akhirnya berhenti beroperasi pada 1968 karena kalah bersaing dengan bus dan mobil pribadi.⁵¹ Seiring dengan hal tersebut, bus kota mulai berkembang pesat pada awal tahun 1970 dan menjadi solusi utama transportasi massal di Surabaya, menggantikan peran trem yang telah lama menjadi ikon transportasi di Surabaya.

Pada awal tahun 1970 perkembangan bus kota di Surabaya masih berada pada tahap perencanaan dan persiapan, setelah trem sebagai moda transportasi utama dihentikan operasionalnya, kebutuhan akan sistem angkutan massal yang baru semakin mendesak karena beberapa faktor:

(1) penghentian operasional trem sebagai moda transportasi utama dan pertumbuhan penduduk serta aktivitas kota yang pesat, setelah trem listrik berhenti beroperasi pada 1969, Surabaya kehilangan tulang punggung transportasi massalnya, (2) urbanisasi dan perkembangan industri di kota ini pada awal 1970-an mendorong lonjakan jumlah penduduk dan mobilitas harian masyarakat.⁵²

Pemerintah Kota Surabaya mulai melakukan berbagai upaya, seperti merancang sistem transportasi umum yang lebih modern dan terjangkau, serta membentuk Dinas Perhubungan Kota Surabaya pada awal tahun 1970⁵³ untuk mengatur jalur angkutan umum, terminal, dan manajemen lalu lintas di Surabaya,

⁵¹ Verelladevanka Adryamarthanino, “Sejarah Trem di Surabaya dan Dampaknya”, [online], <https://www.kompas.com/stori/read/2022/07/20/150000479/sejarah-trem-di-surabaya-dan-dampaknya->, diakses pada 17 April 2025.

⁵² Noviary Sastra Asmara, “Konflik Ideologi Buruh Kereta Api Tahun 1949-1965”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 4, No. 3, 2016, hlm.1216-1218.

⁵³ Secara kelembagaan modern sebagai gabungan dari beberapa dinas terkait transportasi (Dinas LLAJ, Dinas Terminal, dan Dinas Parkir), Dinas Perhubungan Kota Surabaya baru terbentuk secara resmi melalui proses penggabungan pada era otonomi daerah, yaitu berdasarkan UU No. 22 Tahun 1999 dan PP No. 25 Tahun 2000. Struktur organisasi yang lebih formal kemudian diatur dalam Peraturan Daerah Kota Surabaya No. 3 Tahun 2001 dan disempurnakan dengan Perda No. 8 Tahun 2008. Cikal bakal Dinas Perhubungan sudah ada sejak 1970-an, namun bentuk resminya sebagai dinas terpadu baru ditetapkan pada awal tahun 2000. Lihat, Anonim, “Profil Dinas Perhubungan Surabaya”, [online], <https://dishub.surabaya.go.id/portal/profil>, diakses pada 17 April 2025.

namun, hingga tahun 1974, bus kota belum dioperasikan secara resmi, pada periode ini lebih banyak diisi dengan perumusan kebijakan, pengembangan infrastruktur, dan persiapan pengadaan armada bus sebagai solusi pengganti trem yang akan diwujudkan pada tahun-tahun berikutnya.

Operasional trem di Surabaya secara bertahap dihentikan dan resmi berhenti pada tahun 1969, sehingga kebutuhan akan moda transportasi umum baru semakin mendesak.⁵⁴ Pemerintah Kota Surabaya kemudian menggagas proyek pengadaan layanan bus kota reguler dan memilih DAMRI⁵⁵ sebagai operator pelopor. Sejak awal berdirinya, DAMRI berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan umum di Indonesia.⁵⁶ Kolaborasi tersebut akhirnya terwujud pada 10 Juli 1975, ketika secara resmi diluncurkan layanan bus kota DAMRI dengan 20 unit bus dan tiga trayek awal.⁵⁷ Melalui kolaborasi tersebut, awal mula masuknya DAMRI di Surabaya sebagai penyedia transportasi publik kota secara reguler baru benar-benar dimulai setelah penghentian trem dan atas inisiatif pemerintah kota untuk membangun sistem angkutan massal baru yang lebih terorganisasi. Bus kota DAMRI dipilih sebagai moda transportasi utama, karena memudahkan pengembangan jaringan trayek yang luas.⁵⁸

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia (DAMRI) merupakan Badan Usaha Milik Negara yang berdiri sejak 25 November 1961. DAMRI dibentuk dengan tugas utama menyelenggarakan angkutan penumpang dan barang di atas jalan menggunakan kendaraan bermotor seperti bus dan truk. Lihat, Surat Keputusan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, No.01/DAMRI /46 tentang Penetapan dan Penugasan DAMRI sebagai Lembaga Resmi Penyelenggara Angkutan Darat (Penumpang dan Barang).

⁵⁶ Setia N. Milatia, *Laporan Keuangan Perusahaan Perum DAMRI*, (Jakarta: Perusahaan Umum DAMRI, 2022), hlm. 8.

⁵⁷ Tivani Nurizqi, “Rancang Bangun Sistem Informasi Booking Ticket Bus Berbasis Android Pada Perum Damri Sorong”, dalam *Jurnal Ilmu Komputer dan Informatika*, Vol. 1, No. 2, 2023, hlm. 21.

⁵⁸ Pemerintah Kota Surabaya, “Kota Surabaya”, [online], <https://jatim.bpk.go.id/kota-surabaya/>, diakses pada 12 April 2025.

4.1.1 Kondisi Geografis

Surabaya merupakan kota pesisir yang terletak di kawasan utara Provinsi Jawa Timur, tepatnya pada 07°09' hingga 07°21' Lintang Selatan dan 112°36' hingga 112°54' Bujur Timur.⁵⁹ Surabaya berbatasan dengan Selat Madura di utara dan timur, Kabupaten Sidoarjo di selatan, serta Kabupaten Gresik di barat. Letak geografis tersebut menempatkan Surabaya di pesisir utara Pulau Jawa dan menjadikannya sebagai salah satu kota pelabuhan utama di Indonesia. Sebagian besar wilayah Surabaya didominasi oleh dataran rendah dengan ketinggian rata-rata antara 3 hingga 8 meter di atas permukaan laut. Perbukitan hanya terdapat di sebagian kecil wilayah barat dan selatan, seperti daerah Lidah dan Gayungan. Struktur tanah Surabaya umumnya berupa tanah aluvial hasil endapan sungai dan pantai, sedangkan di bagian barat ditemukan perbukitan kapur.⁶⁰

Surabaya dilalui oleh beberapa sungai utama, seperti Kali Mas, Kali Surabaya, dan Kali Wonokromo. Sungai-sungai tersebut tidak hanya menjadi sumber air, tetapi juga jalur transportasi dan perdagangan penting bagi masyarakat Surabaya. Secara geologis, Surabaya relatif aman dari bencana alam karena tidak berada di jalur sesar aktif atau dekat gunung berapi. Risiko gempa bumi dan tanah amblesan di Surabaya tergolong rendah.⁶¹ Iklim Surabaya bersifat tropis dengan dua musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau, dengan suhu rata-rata berkisar antara 23,6°C hingga 33,8°C dan curah hujan tahunan sekitar 1.800 mm. Surabaya berkembang pesat sebagai pusat perdagangan dan industri utama di Jawa Timur, terutama berkat keberadaan pelabuhan dan posisinya yang strategis di jalur maritim

⁵⁹ Pemerintah Kota Surabaya, *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah*, (Surabaya: RTRW Kota Surabaya, 2016), hlm. 1.

⁶⁰ *Ibid.*

⁶¹ Viona Rosalina, “Pemetaan Bahaya Gempa Wilayah Surabaya Dengan Metode Deterministik Seismic Hazard Assesment (Dsha) Dan Mikrotremor”, dalam *Skripsi Jurusan Teknik Geofisika Fakultas Teknik Sipil Lingkungan dan Kebumihan Institut Teknologi Surabaya* 2018, hlm. 36-38.

nasional, namun, sebelum tahun 1975, karakter agraris dan kawasan rawa masih sangat dominan di banyak bagian Surabaya.⁶²

Jaringan trem OJS mulai beroperasi pada tahun 1889, awalnya menggunakan tenaga uap, lalu bertransformasi menjadi trem listrik pada tahun 1923. Jalur trem OJS menghubungkan kawasan pelabuhan Tanjung Perak (Ujung) dengan pusat kota dan wilayah pinggiran seperti Wonokromo dan Krian, yang merupakan daerah-daerah penting bagi aktivitas agraris dan perdagangan hasil bumi.⁶³ Adanya trem, para petani, buruh, dan pedagang dapat dengan mudah mengakses pasar dan pelabuhan tanpa harus melewati medan rawa yang sulit dilalui kendaraan konvensional.

Selain berfungsi sebagai sarana distribusi barang dari kawasan agraris ke pusat kota dan pelabuhan, trem juga membantu mengintegrasikan wilayah-wilayah yang secara geografis terpisah oleh rawa dan sungai kecil, sehingga memperlancar mobilitas dan aktivitas ekonomi masyarakat di berbagai bagian kota.⁶⁴ Trem listrik juga menjadi moda transportasi utama yang modern dan efisien yang menarik banyak penumpang, terutama di kelas 2 yang lebih terjangkau bagi mayoritas penduduk seperti kalangan bumiputra, timur asing, pekerja, dan pelajar, namun sejak tahun 1923, jumlah penumpang trem listrik mulai menurun secara bertahap, baik di kelas 1 maupun kelas 2.⁶⁵

⁶² Sri Retna Astuti, *Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX*, (Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2016), hlm. 62-67.

⁶³ P2K Stekom, “Oost-Java Stoomtram Maatschappij”, [online], [https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Oost-Java Stoomtram Maatschappij#Berkas:Oost-Java Stoomtram-Maatschappij_Verslag_Over_Het_Jaar_1913.pdf&page=34](https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Oost-Java_Stoomtram_Maatschappij#Berkas:Oost-Java_Stoomtram-Maatschappij_Verslag_Over_Het_Jaar_1913.pdf&page=34), diakses pada 2 Mei 2025.

⁶⁴ Jay Wijayanto, “Sejarah Panjang Jalur Trem Lintas Surabaya: Dari Tempo Dulu hingga Saat Ini”, [online], <https://radarsurabaya.jawapos.com/kota-lama/774946887/sejarah-panjang-jalur-trem-lintas-surabaya-dari-tempo-dulu-hingga-saat-ini>, diakses pada 2 Mei 2025.

⁶⁵ Anonim, “Sejarah Trem Listrik, Transportasi Umum Bebas Polusi Pertama di Zaman Belanda”, [online], <https://voi.id/memori/18972/sejarah-trem-listrik-transportasi-umum-bebas-polusi-pertama-di-zaman-belanda#googlevignette>, diakses pada 2 Mei 2025.

Penurunan ini terutama disebabkan oleh kemunculan moda transportasi baru seperti taksi, bus, dan kendaraan bermotor.⁶⁶ Wilayah Surabaya sebagian besar merupakan dataran rendah dan lokasinya yang berada di pesisir utara Jawa Timur sangat berpengaruh terhadap perkembangan dan pergeseran moda transportasi.⁶⁷ Topografi datar, memudahkan pembangunan infrastruktur jalan dan jalur transportasi, sehingga memungkinkan pengembangan moda transportasi yang lebih fleksibel seperti bus, taksi, dan kendaraan bermotor lainnya. Setelah pengakuan kedaulatan Indonesia oleh Belanda pada tahun 1949, pengelolaan trem di Surabaya yang sebelumnya dikelola oleh perusahaan Belanda dialihkan ke Djawatan Kereta Api (DKA), yang kemudian pada tahun 1960 berubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA)⁶⁸ meskipun DKA dan PNKA berupaya mempertahankan operasional trem listrik dan trem uap, trem mulai menghadapi tantangan besar akibat persaingan dengan moda transportasi jalan raya seperti bus dan kendaraan pribadi yang lebih fleksibel serta sesuai dengan perkembangan geografis dan urbanisasi Surabaya. Operasional trem di Surabaya dihentikan secara bertahap dengan penghentian resmi pada tahun 1969, kabel listrik aliran atas trem dicabut dan sebagian jalur trem dibongkar, menandai berakhirnya era trem listrik di Surabaya.

Setelah trem listrik berhenti beroperasi, Surabaya membutuhkan moda transportasi yang lebih fleksibel dan bisa menjangkau lebih banyak wilayah.⁶⁹ Kondisi geografis Surabaya yang datar dan pesisir memudahkan pengembangan jaringan jalan untuk kendaraan seperti bus, sehingga peluncuran bus kota DAMRI sebagai pengganti trem menjadi pilihan transportasi yang tepat di Surabaya karena

⁶⁶ Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, *loc.cit.*

⁶⁷ Aditianata, “Fenomena Tata Guna Lahan, Perumahan dan Transportasi dalam Perkembangan Kota-Kota Besar (Kasus: Kota Surabaya dan Metropolitan GKS Plus)”, dalam *Jurnal Planesa*, Vol.5 No.1, 2014, hlm.41.

⁶⁸ Luthfi Hadi, *loc.cit.*

⁶⁹ Andrik Sulistyawan, *loc.cit.*

karakteristik geografis Surabaya yang didominasi oleh dataran rendah dengan kontur lahan yang relatif landai.⁷⁰

4.1.2 Kondisi Demografis

Kondisi demografis Surabaya sebelum tahun 1975 sangat dipengaruhi oleh perkembangan transportasi, khususnya trem uap dan listrik yang mulai beroperasi sejak 1886. Keberadaan trem mendorong pertumbuhan penduduk di sepanjang jalur-jalurnya, karena memudahkan mobilitas masyarakat, terutama buruh dan pedagang yang berasal dari luar kota.⁷¹ Seiring beroperasinya trem, kawasan-kawasan baru bermunculan, seperti daerah Darmo, Gubeng, Sawahan, dan Ketabang, yang sebelumnya adalah lahan kosong atau pinggiran kota, menjadi permukiman padat penduduk.⁷²

Trem yang beroperasi di Surabaya memudahkan mobilitas penduduk dan mendukung urbanisasi besar-besaran, di mana banyak pendatang dari berbagai daerah, termasuk Tionghoa dan Arab, bermigrasi untuk mencari pekerjaan di sektor industri, perdagangan, dan pelabuhan. Kehadiran trem memfasilitasi akses mereka ke pusat-pusat ekonomi dan kawasan industri, sehingga mempercepat pertumbuhan kota sebagai pusat perdagangan dan pelabuhan utama. Komunitas Tionghoa dan Arab turut berperan penting dalam aktivitas ekonomi, memperkaya kehidupan sosial dan budaya Surabaya yang semakin dinamis dan multikultural.⁷³

⁷⁰ Prihantono Perdana Putra, “Kehidupan Buruh Petani Garam Di Kecamatan Pakal, Kota Surabaya Tahun 2015”, dalam *Skripsi* Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Airlangga 2015, hlm.31.

⁷¹ Purnawan Basundoro, “Rakyat Miskin dan Perebutan Ruang Kota di Surabaya Tahun 1900–1960 an”, dalam *Jurnal Masyarakat Indonesia*, Vol. 38, No. 2, 2012, hlm. 427-429.

⁷² *Ibid.*, hlm. 432-434.

⁷³ Achmad Akmal Maulana, “Perkembangan Ekonomi Kawasan Jembatan Merah Masa Pemerintahan Walikota Moestadjab Tahun 1952-1956”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 15, No. 2, 2024, hlm. 3-4.

Tabel 4.2
Populasi dan Komposisi Penduduk Kota Surabaya

Tahun	Bumi Putra	Cina	Eropa	Arab	Jumlah
1930	265.872	42.768	26.502	4.994	340.136
1940	308.000	47.884	34.576	5.242	395.702
1950	568.877	102.363	33.808	7.419	712.467

Sumber: *Verslag der Gemeente over Jaar 1927 & 1940*, Terompet Masyarakat, 1 April 1953. data diolah oleh peneliti.

Berdasarkan tabel 4.2, tahun 1930 menjadi titik penting dalam sejarah transportasi di Surabaya, ketika Surabaya mengalami pertumbuhan penduduk yang sangat pesat dan semakin beragam secara etnis, terdiri dari Bumiputra, Cina, Eropa, dan Arab. Sekitar setengah dari penduduknya merupakan pendatang, mencerminkan tingginya urbanisasi akibat banyak orang dari desa dan daerah lain yang datang untuk mencari peluang ekonomi di sektor industri dan perdagangan. Surabaya mulai menghadapi tantangan akibat Depresi Ekonomi Dunia⁷⁴, sebelum krisis, Surabaya dikenal sebagai pusat perdagangan internasional yang maju, tetapi setelahnya, pertumbuhan ekonomi melambat dan angka kemiskinan meningkat, terutama di kalangan Bumiputra dan kelompok Timur Asing, sehingga muncul masalah sosial seperti pengangguran dan pengemis.⁷⁵ Kondisi tersebut diperparah oleh keterbatasan akses pekerjaan yang layak, karena banyak pekerjaan formal membutuhkan keahlian dan pendidikan tertentu.

⁷⁴ Dampak Depresi Ekonomi Dunia tahun 1930 sangat erat kaitannya dengan transportasi di Surabaya. Krisis ekonomi menyebabkan penurunan aktivitas perdagangan dan industri, sehingga permintaan terhadap jasa transportasi, baik angkutan barang maupun penumpang ikut menurun. Pendapatan pemerintah dari sektor transportasi, seperti trem dan kereta api yang dikelola *Staatspoorwegen* juga menurun karena berkurangnya pengiriman hasil perkebunan dan ekspor, bahkan perusahaan transportasi mengalami kesulitan keuangan hingga harus melakukan penghematan besar-besaran. Lihat, I G Krisnadi, "Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930", dalam *Jurnal Historia*, Vol. 2, No. 2, 2020, hlm. 247-250.

⁷⁵ Handinoto, "Surabaya Kota Pelabuhan (Surabaya Port City)", dalam *Jurnal Dimensi Teknik Arsitektur*, Vol. 35, No. 1, 2007, hlm. 88-91.

Dalam dinamika tersebut, migrasi etnis ke Surabaya tetap berlangsung. Etnis Cina, misalnya, datang dalam jumlah besar sejak awal tahun 1940, karena kondisi politik di Tiongkok, dan mereka aktif berdagang tekstil, emas, serta komoditas lain dengan memanfaatkan jaringan komunitas yang sudah ada.⁷⁶ Etnis Arab juga datang sebagai pedagang kain dan perhiasan, serta menyebarkan agama Islam, meski mereka juga terdampak kemunduran ekonomi pada masa krisis, sedangkan Bumiputra sendiri umumnya bekerja di sektor pertanian dan kerajinan tangan seperti mebel dan batik,⁷⁷ untuk mendukung aktivitas ekonomi dan perdagangan antardaerah, kebutuhan transportasi pun meningkat.

Pada tahun 1950, Surabaya sudah memiliki moda transportasi yang cukup maju, seperti trem listrik dan trem uap yang menghubungkan berbagai wilayah kota, selain itu bus, mobil pribadi, truk, dan sepeda juga mulai banyak digunakan oleh masyarakat.⁷⁸ Pesatnya perkembangan Surabaya sebagai kota modern pada tahun 1950 menarik banyak pendatang dari desa-desa sekitar karena kota ini menawarkan lebih banyak peluang kerja dan kehidupan yang lebih baik. Urbanisasi yang tinggi menyebabkan jumlah penduduk meningkat tajam, sehingga kebutuhan akan tempat tinggal dan pekerjaan pun ikut meningkat.⁷⁹ Kondisi demografis tersebut sangat berkaitan dengan moda transportasi di Surabaya. Pertumbuhan penduduk yang pesat dan meluasnya aktivitas ekonomi mendorong kebutuhan akan sistem

⁷⁶ Kartika Eka Sari, “Pelestarian Kawasan Pecinan Kembang Jepun Kota Surabaya Berdasarkan Persepsi Masyarakat”, dalam *Jurnal DIMENSI*, Vol. 38, No. 2, 2011, hlm. 89-100.

⁷⁷ Guntur Irianto, “Sejarah Surabaya: Kampung Arab, Dari Saudagar Yang Berdagang Dan Syiar Agama Hingga Menetap”, [online], https://radarsurabaya.jawapos.com/kota-lama/774404545/sejarah-surabaya-kampung-arab-dari-saudagar-yang-berdagang-dan-syiar-agama-hingga-menetap#google_vignette, diakses pada 17 April 2025.

⁷⁸ Devi Susiati, “Alternatif Transportasi Publik Berkelanjutan di Kota Surabaya”, dalam *Journal Community Development*, Vol.5 No. 3, 2024, hlm. 5657-5656.

⁷⁹ Hisyamuddin Salim, “Fenomena Urbanisasi Kota Surabaya (Studi Pertambahan Penduduk Berusia Muda)”, dalam *Prosiding Seminar Nasional*, 2023, hlm. 938-946.

transportasi yang efektif dan terorganisir untuk mendukung mobilitas masyarakat dan distribusi barang.⁸⁰

Seiring bertambahnya jumlah penduduk akibat urbanisasi, penggunaan berbagai moda transportasi seperti trem, bus, kendaraan pribadi, dan sepeda di Surabaya juga meningkat pesat. Akibatnya, lalu lintas di kota menjadi semakin padat dan mulai muncul masalah kemacetan, karena infrastruktur jalan dan transportasi umum belum mampu mengimbangi pertumbuhan kendaraan dan penduduk.⁸¹ Selain itu, pertumbuhan penduduk yang cepat tidak diikuti dengan penyediaan fasilitas dan lapangan kerja yang memadai, sehingga banyak pendatang baru akhirnya tinggal di permukiman kumuh di pinggiran kota, bantaran sungai, atau di sekitar rel kereta api. Kondisi tersebut memperlebar kesenjangan sosial antara masyarakat yang mampu tinggal di kawasan elite dan mereka yang hidup dalam keterbatasan.⁸²

Meskipun Surabaya berkembang pesat dan ekonominya dinamis, Surabaya juga menghadapi tantangan demografis berupa ledakan penduduk, urbanisasi tinggi, dan ketimpangan sosial yang semakin nyata, dalam menghadapi tantangan-tantangan tersebut, terkait infrastruktur dan kebijakan terkait transportasi di Surabaya akan dijelaskan lebih lanjut dalam pembahasan mengenai kebijakan Walikota Surabaya yang dimulai pada tahun 1974.

⁸⁰ Dea Puspita Anggraeni, *et.al.*, “Analisis Peningkatan Jumlah Transportasi Kota Surabaya Menggunakan Sistem Dinamik”, dalam *Jurnal Multidisiplin Ilmu*, Vol. 3, No. 2, 2024, hlm. 238.

⁸¹ M. Miftahul Alim, “Hubungan Kondisi Lingkungan Fisik Dengan Kemacetan Lalu-Lintas Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 3, No. 2, 2012, hlm. 179-180.

⁸² Achmad Farhan Dwi Kusuma, “Analisis Kebijakan Suroboyo Bus Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Surabaya Melalui Probelm Tree Analysis”, dalam *Jurnal Sosial dan Humaniora*, Vol. 1, No. 4, 2024, hlm. 128-139.

4.2 Perkembangan Bus Kota DAMRI di Surabaya Tahun 1975-2022

4.2.1 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Raden Soeparno 1974-1979

Pemerintahan merupakan sistem atau mekanisme yang memiliki tugas mengatur, mengelola, dan mengawasi berbagai aspek kehidupan masyarakat dalam suatu wilayah.⁸³ Dalam konteks provinsi atau daerah biasanya merujuk pada struktur organisasi yang memiliki kewajiban untuk mengatur dan mengurus aspirasi masyarakat setempat.⁸⁴ Wali Kota memiliki peran penting sebagai pelaksana kebijakan publik di tingkat lokal,⁸⁵ yang bertanggung jawab atas penyelenggaraan pemerintahan, pengembangan ekonomi dan sosial, serta pembangunan layanan public wilayahnya.⁸⁶ Pemerintahan Orde Baru yang dimulai pada tahun 1966 di bawah kepemimpinan Presiden Soeharto memegang fokus pemerintahan yang berorientasi pada stabilitas ekonomi dan politik.⁸⁷ Upaya ini berupa adanya kebijakan dan program yang diterapkan antara lain penghapusan pengaruh komunisme, indoktrinasi Pancasila sebagai ideologi negara,⁸⁸ dan pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur berkaitan dengan program Rencana

⁸³ Imam Sukadi, "Sistem Pemerintahan Indonesia dan Implikasinya dalam Kehidupan Berbangsa dan Bernegara", dalam *Jurnal Hukum Bisnis Bonum Commune*, Vol.4, No.1, 2021, hlm.119.

⁸⁴ Rahyunir Rauf, "Perubahan Kedudukan Kelurahan Dari Perangkat Daerah Menjadi Perangkat Kecamatan", dalam *Jurnal Pemerintahan, Politik dan Birokrasi*, Vol. 3, No.1, 2017, hlm.224.

⁸⁵ Armando Soares, *et.al*, "Peranan Pemerintah Daerah Dalam Perencanaan Pembangunan Daerah", dalam *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol.4, No.2, 2015, hlm.231.

⁸⁶ *Ibid.*

⁸⁷ Budi Rajab, "Negara Orde Baru: Berdiri Di Atas Sistem Ekonomi Dan Politik Yang Rapuh", dalam *Jurnal Sosiohumaniora*, Vol.6, No.3, 2004, hlm.183.

⁸⁸ Indoktrinasi Pancasila pada masa Orde Baru merupakan upaya sistematis oleh pemerintah untuk menanamkan nilai-nilai Pancasila kepada seluruh masyarakat. Lihat, Marjum, "Proses Demokrasi Di Indonesia Masa Orde Baru (1996-1998)", dalam *Jurnal Ilmiah Nizamia*, Vol.5, No.2, 2023, hlm.97.

Pembangunan Lima Tahun (REPELITA) ⁸⁹ yang merupakan pembangunan nasional dari pemerintah pusat. Wali Kota sebagai pelaksana kebijakan tingkat daerah memiliki peran krusial dalam melaksanakan kebijakan pemerintah pusat di tingkat lokal, wali kota bertanggung jawab untuk mengkoordinasikan kebijakan pusat di daerah dan memastikan seluruh program pemerintah berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

Surabaya sebagai pusat perekonomian di Jawa Timur memiliki peluang ekonomi yang menjajikan dengan adanya berbagai sektor industri seperti manufaktur, logam, makanan dan minuman, serta perdagangan dan jasa yang menarik para pendatang yang berasal dari pedesaan. ⁹⁰ Adapun faktor yang mendorong masyarakat desa datang ke kota besar khususnya Surabaya berkaitan dengan adanya kebijakan revolusi hijau oleh pemerintahan Orde Baru yang dimulai sekitar awal tahun 1968. ⁹¹ Secara keseluruhan kebijakan revolusi hijau yang ditetapkan pada masa Orde Baru, berhasil dalam meningkatkan hasil panen dan ketahanan pangan. Revolusi hijau membawa dampak signifikan bagi petani pemilik sawah dan pemilik modal, yang merasakan peningkatan pendapatan dan penghasilan berkat adanya teknologi modern dan peningkatan produktivitas, namun bagi penggarap sawah dan pengelola merasakan kekecewaan karena tenaga kerja mereka menjadi tidak dibutuhkan, karena menyebabkan hilangnya kesempatan kerja dan mengurangi peran mereka dalam sektor pertanian. ⁹² Hal ini yang mendorong penduduk desa untuk mencari pekerjaan ke kota-kota besar seperti Surabaya.

⁸⁹ HM Soeharto, “Kebijakan Ekonomi Era Orde Baru”, [online], <https://soehartolibrary.id/kebijakan-ekonomi-era-orde-baru/>, diakses pada 12 April 2025.

⁹⁰ Memorandum.co.id, “Mengenal Sejarah Surabaya, Kota Terbesar Kedua di Indonesia”, [online], <https://memorandum.disway.id/read/67746/mengenal-sejarah-surabaya-kota-terbesar-kedua-di-indonesia>, diakses pada 9 April 2025.

⁹¹ Wahyu Budi Nugroho, “Konstruksi Sosial Revolusi Hijau di Era Orde Baru”, dalam *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian dan Agribisnis*, Vol. 12, No.1, 2018, hlm.55.

⁹² Galuh Yuni Khoirul Nisah dan Sri Ana Handayani, “Pemukiman Liar di Surabaya Tahun 1970-2000” dalam *Jurnal Publika Budaya*, Vol.2, No.1, 2014, hlm.61.

Pertumbuhan penduduk Surabaya terus mengalami peningkatan, hal ini menunjukkan Surabaya menjadi daya tarik bagi masyarakat yang ingin mengubah dan meningkatkan taraf hidup mereka secara ekonomi.⁹³ Urbanisasi sering kali membawa tantangan seperti kepadatan penduduk yang tinggi, ketimpangan sosial ekonomi, dan tantangan infrastruktur akibat pertumbuhan populasi. Pertumbuhan populasi yang disebabkan oleh aktivitas ekonomi berkaitan juga dengan tekanan pada sistem transportasi, dalam hal ini perbaikan transportasi publik sangat diperlukan agar dapat mempermudah mobilitas penduduk perkotaan yang meningkat. Peningkatan infrastruktur yang lebih baik dan peningkatan sistem transportasi yang lebih efisien menjadi tantangan bagi Pemerintah Kota Surabaya untuk menangani dampak urbanisasi yang terus meningkat.

Raden Soeparno dilantik sebagai Wali Kota Surabaya pada 23 Januari 1974 oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD).⁹⁴ Pada tahun 1974 masa kepemimpinan Raden Soeparno, terdapat beberapa perubahan penting dalam pemerintahan Kota Surabaya antara lain perubahan sebutan Kotamadya Surabaya menjadi Kotamadya Tingkat II Surabaya, yang mengacu pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan Daerah, yang terbagi dalam tiga wilayah besar, sebagai berikut:

“(1) wilayah Surabaya Timur yang terdiri dari Gubeng, Tambaksari, Simokerto, Sukolilo dan Rungkut; (2) wilayah Surabaya Selatan terdiri dari Wonokromo, Tegalsari, Sawahan, Genteng, Karang Pilang dan Wonocolo; (3) wilayah Surabaya Utara terdiri dari Semampir, Pabean Cantikan, Bubutan, Krembangan dan Tandes.”⁹⁵

Pada tahun berikutnya yaitu pada tanggal 13 Maret 1975 terdapat perubahan istilah *lingkungan* menjadi *kelurahan*, dijelaskan melalui Surat Keputusan

⁹³ *Ibid.*

⁹⁴ Purnawan Basundoro, *Sejarah Pemerintah Kota Surabaya* (Yogyakarta: Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga dan Elmatara Publishing, 2012), hlm.78.

⁹⁵ Fidah Fitriya dan Septina Alrianingrum, “Peranan Majalah Panjebar Semangat Dalam Sosialisasi Kebijakan Program KB Pemerintah Orba di Surabaya Tahun 1970-1978”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.4, No.3,2016, hlm.697.

Gubernur Jawa Timur Nomor PEM/128/22/SK/Ds, perubahan istilah Lingkungan menjadi Kelurahan dan juga diatur dalam surat keputusan bahwa 38 Lingkungan/Kelurahan di Surabaya dimekarkan menjadi 60 Kelurahan. Perluasan wilayah Surabaya menimbulkan hal-hal yang menjadi tanggung jawab Wali Kota Raden Soeparno semakin kompleks. Adanya perluasan wilayah yang bertambah dan jumlah penduduk Surabaya mengalami peningkatan hingga mencapai hampir 2 juta orang.

Tabel 4.3
Jumlah Penduduk Surabaya Tahun 1974-1979

Tahun	Jumlah Penduduk
1974	1.653.087
1975	1.634.312
1976	1.761.831
1977	1.815.781
1978	1.902.247
1979	1.849.089

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, *Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya*. Data diolah oleh peneliti pada 15 April 2025.

Berdasarkan tabel 4.3, pertumbuhan penduduk Surabaya pada masa kepemimpinan Raden Soeparno mengalami peningkatan laju penduduk setiap tahunnya. Sebagai pusat industri, bisnis, perdagangan dan pusat pemerintahan di Jawa Timur, Surabaya menjadi pusat urbanisasi yang tinggi.⁹⁶ Pada masa pemerintahan Raden Soeparno, pemerintah sedang memasuki tahap Rencana Pembangunan Lima Tahun Kedua (REPELITA II), sehingga Surabaya mendapat bantuan dana dari pemerintah pusat untuk beberapa proyek pembangunan.⁹⁷ Hal ini memudahkan Raden Soeparno untuk mewujudkan pembangunan yang berimbang pada sektor ekonomi dan infrastruktur Surabaya. Proyek pembangunan yang

⁹⁶ Rolita Adelia Prasetya dan Farid Pribadi, “Akses Pendidikan Masyarakat Urban Pasca Penerapan Sistem Zonasi di Surabaya”, dalam *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial*, Vol.31, No.1,2021, hlm.34.

⁹⁷ Purnawan Basundoro, *op.cit.*, hlm.80.

dilakukan meluas ke berbagai arah untuk memenuhi kebutuhan industrialisasi, perumahan, dan urbanisasi. Salah satu wilayah Surabaya yang menjadi fokus pembangunan Raden Soeparno adalah Kecamatan Rungkut, Surabaya Timur. Rungkut dipilih sebagai lokasi untuk pengembangan kawasan industri karena letaknya yang strategis, saat itu kawasan Rungkut masih jarang penduduk, letaknya berada di pinggir kota, dan dekat dengan jalur utama untuk keluar kota.⁹⁸ Kebijakan pemerintah dalam pengembangan kawasan industri dalam hal pengaturan penggunaan lahan perlu dilaksanakan untuk meningkatkan pemanfaatan ruang secara lebih efisien dan efektif, sehingga lahan yang dialokasikan dapat memberikan nilai tambah terhadap pengembangan wilayah.⁹⁹



Gambar 4.7 Lokasi dan Pemetaan PT. SIER

Sumber: Point Jatim, <https://point.jatimprov.go.id/public-kawasan-detail/4652>, diunduh pada 20 April 2025.

⁹⁸ Devita Anita Putri, “Kawasan Industri Rungkut Tahun 1965-1980” dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.6, No.2,2018, hlm.71.

⁹⁹ Devita Anita Putri, *op.cit.*, hlm.70.

Pada tahun 1974 masa kepemimpinan Raden Soeparno di kawasan rungkut mulai didirikan Perusahaan Perseroan. PT. Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER), didirikan pada tanggal 28 April 1974¹⁰⁰ berdasarkan akta No.166 yang dibuat oleh Notaris Abdul Latief, SH, di Surabaya. Pendirian PT. SIER disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia pada tanggal 17 September 1974 melalui Surat Keputusan No.Y.A.5/341/18.¹⁰¹ PT. SIER merupakan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Pusat (50%), Pemerintah Provinsi Jawa Timur (25%), dan Pemerintah Kota Surabaya (25%).¹⁰² Pada awal pembangunan, luas kawasan Kecamatan Rungkut yang digunakan sebagai kawasan industri yaitu sebesar 245 Ha, dan pada awal pembangunan Kawasan Industri Rungkut sudah menjadi tempat berdirinya berbagai jenis usaha baru antara lain, pabrik kosmetik, pabrik gelas, pabrik tekstil, dan berbagi industri lainnya.¹⁰³ Pendiriannya PT. SIER di Kawasan Industri Rungkut Surabaya menarik minat masyarakat sekitar yang ingin bekerja di perusahaan-perusahaan di kawasan tersebut, serta memikat pendatang dari luar daerah yang ingin melamar sebagai tenaga buruh.¹⁰⁴

Pada masa pemerintahan Raden Soeparno, Surabaya mengalami perkembangan sebagai kota industri dan menjadi pusat industri di Jawa Timur. Perkembangan industri menciptakan lapangan pekerjaan yang luas, dalam konteks ini urbanisasi terjadi sebagai konsekuensi dari industrialisasi. Raden Soeparno

¹⁰⁰ Bumd Jatim, “PT SIER (Penyertaan)”, <https://bumd.jatimprov.go.id/sier>, [online], diakses pada 16 April 2025.

¹⁰¹ Lentera Bisnis, “Profil PT Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER)”, <https://www.lenterabisnis.com/profil-pt-surabaya-industrial-estate-rungkut-sier>, [online], diakses pada 17 April 2025.

¹⁰² Diah Ayu Bintari dan Nur Fadjrih Asyik, “Pengaruh Perencanaan Strategi dan Kepuasan Kerja Terhadap Kinerja PT SIER Surabaya”, dalam *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*, Vol.7, No.4, 2018, hlm.2.

¹⁰³ Devita Anita Putri, *op.cit.*, hlm.72.

¹⁰⁴ Bumd Jatim, “PT SIER (Penyertaan)”, <https://bumd.jatimprov.go.id/sier>, [online], diakses pada 20 April 2025.

sebagai wali kota perlu melakukan upaya pengembangan infrastruktur untuk mendukung aktivitas industri yang semakin berkembang. Pengembangan infrastruktur berkaitan dengan upaya untuk mengatasi kemacetan dan kebutuhan transportasi yang disebabkan oleh tingginya urbanisasi. Raden Soeparno mulai fokus membenahi dan memperluas jaringan jalan untuk mendukung mobilitas penduduk dan aktivitas ekonomi yang meningkat dengan membentuk Dinas Perhubungan Surabaya yang memiliki kewajiban untuk mengelola sistem transportasi dan lalu lintas yang semakin kompleks akibat bertambahnya jumlah kendaraan dan penduduk Surabaya.¹⁰⁵ Raden Soeparno juga melakukan pembangunan jalan raya utama dan jalan lingkar untuk menghubungkan berbagai kawasan, termasuk kawasan baru di bagian barat kota, guna untuk mengatasi kemacetan dan meningkatkan konektivitas. Infrastruktur pendukung seperti jembatan dan fasilitas transportasi umum juga mulai dikembangkan, termasuk perkembangan kawasan perumahan baru di Surabaya Barat yang didukung dengan pembangunan jalan tembus dan akses yang lebih baik.¹⁰⁶

Pada tahun 1975 Raden Soeparno mulai fokus dalam mengembangkan sistem transportasi umum yang lebih modern, yaitu transportasi umum bus kota. Raden Soeparno menggagas dan meluncurkan proyek bus kota DAMRI sebagai solusi untuk mengatasi masalah lalu lintas yang semakin padat dan tingginya kebutuhan angkutan massal di Surabaya.¹⁰⁷ Kerja sama dengan DAMRI menunjukkan peran aktif Raden Soeparno sebagai wali kota dalam menyediakan angkutan umum yang terorganisir dan terjadwal, menggantikan moda transportasi

¹⁰⁵ Dishub Surabaya, "Sejarah", <https://dishubsurabaya.com/sejarah/>, [online], diakses pada 20 April 2025.

¹⁰⁶ Suhailatul Fikriyah, "Perkembangan Kawasan Realestate di Surabaya Barat Tahun 1970-2000 (Kontribusi Citraland dalam Perkembangan Kawasan Realestate di Surabaya Barat)", dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.1, No.3, 2013, hlm.508.

¹⁰⁷ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, "Dinamika DAMRI Sebagai Sarana Transportasi di Surabaya Tahun 1970-1982", dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.3, No.1, 2015, hlm.129.

sebelumnya seperti trem yang sudah dihentikan operasionalnya sejak tahun 1969.¹⁰⁸ DAMRI sebagai operator pelopor bus kota di Surabaya bertanggung jawab dalam pengelolaan operasional bus, sedangkan Dinas Perhubungan memiliki fungsi pengaturan dan pengawasan trayek serta operasional angkutan umum di Surabaya.¹⁰⁹ Izin trayek dan regulasi operasional bus kota DAMRI berada di bawah koordinasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yang memastikan pelayanan angkutan umum berjalan sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan sesuai dengan kebijakan Pemerintah Kota Surabaya.¹¹⁰ Pada tahap awal persiapan proyek dengan DAMRI kawasan Rungkut dipilih sebagai lokasi kantor dan pangkalan DAMRI, yang didasarkan pada beberapa pertimbangan strategis:

(1) dekat dengan kawasan industri: Rungkut merupakan kawasan industri yang berkembang pesat, lokasi DAMRI dapat memudahkan pengoperasian armada bus yang melayani rute-rute dari kawasan industri, mendukung mobilitas pekerja dan aktivitas industri, (2) aksesibilitas dan konektivitas: lokasi Rungkut berada di sisi timur Surabaya dapat memberikan akses yang baik ke berbagai penjuru kota sehingga memudahkan pengaturan rute bus kota reguler, (3) dukungan terhadap perkembangan ekonomi: adanya PT. SIER di kawasan industri Rungkut menjadikan kebutuhan akan transportasi massal meningkat, sehingga keberadaan DAMRI di Rungkut menjadi bagian dari upaya Pemerintah Kota Surabaya dan DAMRI dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan penyediaan angkutan umum yang terorganisir.¹¹¹

DAMRI mulai mengoperasikan layanan bus kota di Surabaya pada tanggal 10 Juli 1975 dengan armada awal sebanyak 20 unit bus produksi Robur, dengan tiga trayek layanan, antara lain: (1) Joyoboyo–Jembatan Merah via Darmo, (2) Joyoboyo–Jembatan Merah via Diponegoro, dan (3) Joyoboyo–Tanjung

¹⁰⁸ *Ibid.*

¹⁰⁹ Ensiklopedia Dunia, “Bus kota di Surabaya”, [online], https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Bus_kota_di_Surabaya, diakses pada 20 April 2025.

¹¹⁰ Dishub Surabaya, “Sejarah”, <https://dishubsurabaya.com/sejarah/>, [online], diakses pada 20 April 2025.

¹¹¹ Netral News, “Perjalanan Sejarah DAMRI di Surabaya dalam Perspektif Sosiologi Sastra”, [online], <https://www.netralnews.com/perjalanan-sejarah-damri-di-surabaya-dalam-perspektif-sosiologi-sastra>, diakses pada 21 April 2025.

Perak¹¹² ketiga trayek tersebut dilayani bus kota DAMRI kelas ekonomi. Keberadaan bus kota DAMRI berperan dalam mendukung mobilitas masyarakat perkotaan Surabaya, sekaligus menjadi solusi Pemerintah Kota Surabaya untuk mengatasi kemacetan dan kebutuhan transportasi massal yang efisien.¹¹³

Permintaan masyarakat terhadap moda transportasi bus kota terus meningkat. Menanggapi permintaan yang semakin besar tersebut, DAMRI melakukan penambahan armada secara bertahap, sehingga pada tahun 1976 jumlah bus yang dioperasikan bertambah menjadi 50 unit, penambahan 50 unit merupakan langkah yang diambil untuk meningkatkan layanan tanpa membebani anggaran karena adanya biaya operasional dan biaya pemeliharaan bus. Penambahan ini juga merupakan upaya untuk memenuhi kebutuhan transportasi publik yang terus berkembang di Surabaya.

Kebutuhan masyarakat Surabaya terhadap sarana transportasi umum yang memadai mengalami peningkatan yang signifikan sehingga, pada tahun 1978 DAMRI melakukan penambahan kembali jumlah armada bus kota hingga mencapai 92 unit. Langkah ini sejalan dengan kebijakan Raden Soeparno, yang menaruh perhatian besar terhadap pengembangan transportasi publik sebagai bagian dari upaya modernisasi kota dan peningkatan mobilitas penduduk. Peran aktif Pemerintah Kota Surabaya di bawah kepemimpinan Raden Soeparno terbukti strategis dalam mendukung kelancaran operasional serta perluasan layanan bus kota DAMRI di Surabaya. Raden Soeparno berhasil dalam mengembangkan angkutan umum massal yang terorganisir, berkembang pesat, dan menjadi moda transportasi utama di Surabaya, menggantikan trem dan memenuhi kebutuhan transportasi perkotaan secara efektif.¹¹⁴

¹¹² Ensiklopedia Dunia, “Bus kota di Surabaya”, [online], https://p2.k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Bus_kota_di_Surabaya, diakses pada 21 April 2025.

¹¹³ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, *op.cit.*, hlm.130.

¹¹⁴ Netral News, “Perjalanan Sejarah DAMRI di Surabaya dalam Perspektif Sosiologi Sastra”, [online], <https://www.netralnews.com/perjalanan-sejarah-damri-di-surabaya-dalam-perspektif-sosiologi-sastra>, diakses pada 21 April 2025.

4.2.2 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Moehadji Widjaja 1979-1984

Moehadji Widjaja adalah seorang perwira militer dan politisi yang ditetapkan menjadi Wali Kota Surabaya pada tanggal 23 Januari 1979,¹¹⁵ sebelum menjadi Wali Kota Surabaya Moehadji Widjaja menjabat sebagai ketua DPRD Kota Malang dan memiliki pangkat kolonel di Korps Polisi Militer TNI.¹¹⁶ Moehadji Widjaja juga aktif di bidang pendidikan tinggi, ditandai dengan pengangkatannya sebagai Ketua Umum Yayasan Universitas Surabaya pada tanggal 8 Agustus 1979 yang menunjukkan keterlibatannya dalam pengembangan institusi pendidikan di Surabaya selama masa jabatannya.¹¹⁷ Moehadji Widjaja dipercaya untuk menggantikan Raden Soeparno sebagai Wali Kota Surabaya.

Pada awal masa kepemimpinannya Moehadji Widjaja, menghadapi tantangan berupa keterbatasan dana dalam mengembangkan kota. Dua tahun pertama kepemimpinannya, tidak banyak pembangunan fisik yang terjadi di Surabaya karena keterbatasan anggaran daerah hal ini tercantum dalam dokumen Pemerintah Daerah yang menunjukkan bahwa pada tahun anggaran 1979/1980, terdapat kekurangan anggaran sebesar Rp. 28.282.784,70.¹¹⁸ Moehadji Widjaja mengalami tantangan dalam perkembangan pembangunan kota yang berkorelasi dengan tingginya arus urbanisasi yang masih terus berlanjut di Surabaya. Pertumbuhan penduduk yang pesat menimbulkan kebutuhan yang semakin besar terhadap pelayanan publik dan pembangunan infrastruktur, sementara sumber daya

¹¹⁵ Detik Jatim, "Mengenal Nama-nama Wali Kota Surabaya Sejak Zaman Belanda", [online], <https://www.detik.com/jatim/berita/d-5998058/mengenal-nama-nama-wali-kota-surabaya-sejak-zaman-belanda>, diakses pada 21 April 2025.

¹¹⁶ Purnawan Basundoro, *Sejarah Pemerintah Kota Surabaya* (Yogyakarta: Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga dan Elmatara Publishing, 2012), hlm.81.

¹¹⁷ UBAYA, "8 Agustus 1979-Drs. Moehadji Widjaja Ditetapkan Menjadi Ketua Umum Yayasan UBAYA 1979-1984", <https://arsip.ubaya.ac.id/8-agustus-1979-drs-moehadji-widjaja-ditetapkan-menjadi-ketua-umum-yayasan-ubaya-1979-1984/>, [online], diakses pada 22 April 2025.

¹¹⁸ Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 10 Tahun 1980 Tentang Penetapan Sementara Sisa Perhitungan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Tahun Anggaran 1979/1980.

keuangan daerah masih sangat terbatas.¹¹⁹ Keterbatasan anggaran di tingkat daerah terjadi akibat ketergantungan pada transfer pusat, rendahnya penerimaan asli daerah, dan mekanisme dana yang belum optimal.¹²⁰ Hal ini menyebabkan kekurangan anggaran di tingkat daerah, Surabaya yang mencatat defisit sekitar Rp 28 juta pada tahun anggaran 1979/1980.

Tabel 4.4
Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1979-1984

Tahun	Jumlah Penduduk
1979	1,849,089
1980	1,885,520
1981	1,936,070
1982	1,967,668
1983	2,006,462
1984	2,058,179

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, *Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya*. data diolah oleh peneliti pada 21 April 2025.

Berdasarkan Tabel 4.4 menunjukkan pertambahan jumlah penduduk di Surabaya selama tahun 1979 hingga 1984 didorong oleh arus urbanisasi yang masih berlanjut secara konsisten. Surabaya sebagai pusat pemerintahan dan perekonomian di Jawa Timur, menjadi daya tarik utama bagi para pendatang.¹²¹ Fenomena ini mengakibatkan kenaikan jumlah penduduk secara signifikan. Dampak dari pertumbuhan tersebut adalah meningkatnya kebutuhan akan mobilitas, karena semakin banyaknya penduduk memerlukan akses transportasi yang lebih

¹¹⁹ Arga Satria Arsandi, *et.al.*, “Hubungan Pertumbuhan Penduduk dan Infrastruktur di Kota Semarang”, dalam *Jurnal Karya Teknik Sipil*, Vol.6, No.4, 2017, hlm.16.

¹²⁰ *Ibid.*

¹²¹ Nurullaili Mauliddah, “Disparitas Pendapatan dan Pengembangan Ekonomi Lokal di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Dharma Andalas*, Vol.22, No.2, 2020, hlm.326.

memadai.¹²² Keberadaan transportasi massal seperti bus kota sangat diperlukan oleh masyarakat Surabaya karena tingginya jumlah penduduk dan mobilitas masyarakat yang padat, sehingga transportasi umum menjadi kebutuhan utama yang harus dipenuhi.

Moechadji Widjaja melalui DAMRI telah berupaya menyediakan bus kota sebagai sarana transportasi bagi masyarakat Surabaya, guna mendukung aktivitas harian dan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Upaya ini juga bertujuan untuk mengatasi kemacetan serta memberikan alternatif transportasi yang efisien dan terjangkau bagi masyarakat Surabaya. DAMRI menjalankan fungsi sebagai angkutan perintis dan stabilisator harga dengan menyediakan karcis bus kota dengan tarif terjangkau, sehingga masyarakat dapat menikmati layanan transportasi umum yang murah. Pada awal pengoperasian bus kota DAMRI hingga tahun 1979 harga karcis bus kota yaitu sebesar Rp.30,- karena harga karcis yang rendah DAMRI mengalami kerugian yang cukup signifikan. Kenaikan karcis bus kota dilakukan DAMRI menjadi Rp.75,-.¹²³ Kenaikan harga karcis bus kota juga disebabkan oleh terjadinya krisis minyak pada tahun 1979¹²⁴ yang mengakibatkan kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM).

Peningkatan jumlah penduduk di Surabaya menyebabkan perluasan wilayah kota, sehingga kebutuhan terhadap layanan transportasi juga mengalami

¹²² Arga Satria Arsandi dan Dimas Wahyu R, “Dampak Pertumbuhan Penduduk Terhadap Infrastruktur di Kota Semarang”, dalam *Jurnal Riptek*, Vol.12, No.1, 2018, hlm.56.

¹²³ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, *loc.cit.*

¹²⁴ Krisis minyak di Indonesia pada tahun 1979 merupakan bagian dari krisis minyak dunia yang dikenal sebagai krisis minyak kedua atau guncangan minyak *oil shock* 1979. Krisis ini terjadi akibat penurunan produksi minyak global yang dipicu oleh Revolusi Iran 1979, yang menyebabkan terganggunya pasokan minyak dari Iran. Krisis minyak 1979 yang dipicu oleh Revolusi Iran menyebabkan kenaikan harga minyak dunia yang berdampak pada kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) di Indonesia. Bagi Indonesia bahan bakar minyak merupakan 80% kebutuhan sumber energi dalam negeri dan komoditi penting, sehingga mempunyai pengaruh yang besar terhadap struktur ongkos produksi. Kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) akibat krisis ini tidak hanya berakibat secara langsung pada bidang transportasi melainkan juga mempengaruhi kenaikan pada berbagai macam kebutuhan atau harga-harga umum. Lihat, A. Rusdy Hendra Halwani, “Dunia Minyak dan Masalahnya di Indonesia”, dalam *Jurnal EKI*, Vol.30, No.2, 1982, hlm.207.

peningkatan yang signifikan. Hal ini terjadi seiring dengan pertumbuhan penduduk yang terus bertambah, sehingga memicu permintaan lebih besar akan fasilitas transportasi untuk mendukung mobilitas masyarakat di wilayah yang semakin luas tersebut, dalam hal ini angkutan umum memiliki peran vital dalam sistem transportasi di Surabaya, namun, sebagian besar masyarakat Surabaya masih enggan menggunakan fasilitas transportasi umum dan lebih memilih kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama. Sebagai konsekuensinya, jumlah kendaraan bermotor bertambah untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk.

Tabel 4.5
Jumlah Kendaraan di Surabaya Tahun 1980

Kendaraan	Jumlah
Bus	2.747
Mobil Penumpang	35.818
Sepeda Motor	168.277
Truk	22.402
Bemo	2.192
Sepeda	60.000
Becak	37.349
Gledekan	300
Cikar	50
Dokar	25

Sumber: Humas Pemerintah Kota Surabaya, *Surabaya dalam Lintasan Pembangunan*, hlm. 111. Data diolah oleh Peneliti pada 21 April 2025.

Berdasarkan tabel 4.5, penggunaan kendaraan bermotor di Surabaya pada tahun 1980 mencapai 168.277 unit. Pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi yang pesat mendorong masyarakat untuk semakin mengandalkan kendaraan pribadi untuk memenuhi kebutuhan mobilitas sehari-hari. Tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi menyebabkan kemacetan lalu lintas¹²⁵ sehingga Moehadji Widjaja mengambil langkah strategis dengan melakukan evolusi dalam layanan angkutan umum. Salah satu langkah strategis yang dilakukan

¹²⁵ Siti Aminah, “Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan”, dalam *Jurnal Ilmu Politik FISIP*, Universitas Airlangga, Vol.20, No.1, 2007, hlm.7.

yaitu dengan pengoperasian 10 bus tingkat atau *double decker* pada tahun 1981. Pengadaan bus tingkat bertujuan untuk meningkatkan kapasitas angkutan umum sekaligus untuk memberikan alternatif transportasi massal yang lebih nyaman dan efisien bagi masyarakat Surabaya. Pengoperasian bus tingkat juga merupakan proyek percobaan yang melibatkan beberapa kota besar di Indonesia seperti, Jakarta dan Semarang.¹²⁶



Gambar 4.8 Bus Tingkat Melintasi Jalanan Surabaya Tahun 1981.

Sumber: Tempo, <https://www.datatempo.co/foto/detail/P0906201500274/bus-tingkat-di-tengah-kota-surabaya>, diunduh pada 23 April 2025.

DAMRI mulai mengoperasikan lima trayek bus tingkat di Surabaya menggunakan bus produksi *Leyland Motors*¹²⁷ dengan tipe *Leyland Atlantean*

¹²⁶ Berita Yudha, “Beberapa Kota Akan Terima Bis2 Bertingkat”, dalam Berita Yudha, 14 Oktober 1981, hlm.III.

¹²⁷ *Leyland Motors* merupakan pabrikan bus asal Inggris yang menjadi pemasok bus tingkat pertama di Indonesia sejak tahun 1968. Bus tingkat pertama yang masuk adalah Leyland Titan PD3-11 dengan kapasitas 83 penumpang. Bus ini dioperasikan oleh Perusahaan Pengangkutan Djakarta (PPD) untuk trayek Blok M–Salemba–Pasar Senen dan bertahan hingga tahun 1982. Lihat, Kompas.com, “Kisah Bus Tingkat di Indonesia Dimulai dengan Leyland Titan pada 1968”, [online], <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/06/02/14232571/kisah-bus-tingkat-di-indonesia-dimulai-dengan-leyland-titan-pada-1968>, diakses pada 23 April 2025.

merupakan salah satu bus tingkat generasi kedua dari *Leyland Motors* yang menawarkan berbagai fasilitas modern untuk kenyamanan penumpang, memiliki panjang sekitar 10,2 meter dengan kapasitas angkut hingga 106 penumpang menjadikannya moda transportasi massal yang efisien di kota besar seperti Surabaya.¹²⁸



Gambar 4.9 Bus Tingkat dan Bus Patas DAMRI Surabaya.

Sumber: Reddit,

https://www.reddit.com/r/indonesia/comments/1kgldag/city_buses_in_surabaya_1991/, diunduh pada 23 April 2025.

Pada tahun 1982, DAMRI kembali menambah dua trayek bus tingkat, dengan total trayek yang dilayani bus tingkat yaitu tujuh trayek. Trayek-trayek bus tingkat ini menghubungkan kawasan penting di Surabaya seperti Aloha, Tugu Pahlawan, Darmo, Tanjung Perak, dan jalur-jalur arteri utama kota yang menjadi

¹²⁸ DPRD Provinsi DKI Jakarta, “Bus Tingkat, Jelajah Perkembangan Transportasi di Jakarta”, [online], <https://dprd-dkijakartapro.go.id/bus-tingkat-jelajah-perkembangan-transportasi-di-jakarta/>, diakses pada 23 April 2025.

pusat aktivitas masyarakat.¹²⁹ Selain melakukan evolusi bus kota dengan mengoperasikan bus tingkat, Moehadji Widjaja kembali melakukan upaya pengembangan transportasi umum melalui peresmian layanan bus kota kelas patas pada tahun 1982. Pengoperasian bus kota kelas patas juga sebagai respons terhadap kebutuhan mobilitas yang terus berkembang di Surabaya, bus kota patas menjadi bentuk peningkatan kualitas layanan dengan kecepatan dan fasilitas yang lebih baik dibanding bus reguler kelas ekonomi sebelumnya.

Hingga tahun 1982 trayek bus kota DAMRI menjadi sembilan trayek utama dengan 168 unit bus, empat trayek baru antara lain: Kutisari–Kr, Menjangan, Demak-Kr, Menjangan, Aloha-Tugu Pahlawan, Aloha-Tugu Pahlawan (via. Jl. Diponegoro).¹³⁰ Pengoperasian bus kota kelas patas juga merupakan respon dari permintaan masyarakat, karena kebutuhan masyarakat tidak hanya terbatas pada tersedianya sarana transportasi, melainkan juga mulai mengarah pada aspek kenyamanan dalam penggunaannya.¹³¹

Pada tahun 1983 terjadi kenaikan harga karcis bus kota DAMRI di Surabaya menjadi Rp 100,-. Hal ini terkait dengan pengembangan layanan bus kota yang pada saat itu sudah memasukkan bus tingkat dan bus kelas patas sebagai bagian dari trayek yang dilayani DAMRI.¹³² Sistem tarif yang berlaku adalah tarif tetap, sehingga kenaikan menjadi Rp 100,- berlaku secara umum untuk semua trayek dan jenis bus kota, tanpa membedakan jarak atau kelas bus.¹³³ Kenaikan tarif ini mencerminkan penyesuaian terhadap kondisi operasional dan pengembangan

¹²⁹ Peggy Laoh, “Meningkatkan Pelayanan Angkutan Kota Khususnya Bemo Melalui Penyediaan Pangkalan Bemo, Suatu Studi Kasus Di Manukan Kulon”, dalam *Skripsi* Jurusan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga 1985, hlm. 71.

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ City Guard, “Pentingnya Menjaga Keamanan dan Kenyamanan Penumpang Transportasi Publik”, [online], <https://cityguard.co.id/menjaga-kenyamanan-keamanan-penumpang-transportasi-publik/>, diakses pada 23 April 2025.

¹³² Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, *op.cit.*, hlm.133.

¹³³ Ensiklopedia Dunia, “Bus kota di Surabaya”, [online], https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Bus_kota_di_Surabaya, diakses pada 23 April 2025

layanan yang terus berlangsung sejak awal pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya.

Selama masa kepemimpinannya, Moehadji Widjaja memberikan perhatian khusus terhadap pengembangan transportasi umum massal sebagai upaya untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat Surabaya, dengan fokus pada pengelolaan dan peningkatan layanan bus kota DAMRI yang menjadi salah satu moda transportasi utama masyarakat Surabaya, meskipun pada dua tahun awal masa jabatannya terdapat keterbatasan dana yang mempengaruhi pelaksanaan berbagai proyek pembangunan infrastruktur kota, termasuk transportasi umum.

4.2.3 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Poernomo Kasidi 1984-1994

Poernomo Kasidi lahir pada 22 September 1933 di Batavia, merupakan tokoh militer dan dokter tentara yang menjabat sebagai Wali Kota Surabaya selama dua periode, yaitu pada repelita IV (1984–1989) dan Repelita V (1989–1994).¹³⁴ Poernomo Kasidi tidak hanya menjalankan program-program yang ditetapkan oleh pemerintah pusat, melainkan juga melaksanakan pembangunan secara teknis di tingkat daerah dengan pendekatan yang merakyat dan inovatif, serta mengembangkan berbagai inisiatif yang disesuaikan dengan kebutuhan Surabaya, namun, secara umum, program-program pembangunan yang dijalankan tetap berlandaskan kebijakan dan rencana dari pemerintah pusat. Poernomo Kasidi juga aktif di bidang pendidikan dan olahraga sebagai Ketua Yayasan Universitas Surabaya dan Ketua Umum Persebaya. Keberhasilan pengelolaan kota di bawah kepemimpinannya membawa Surabaya meraih penghargaan Adipura dan Adipura Kencana.¹³⁵

Masa jabatan Poernomo Kasidi sebagai Wali Kota Surabaya dari tahun 1984 hingga 1994 diwarnai oleh berbagai tantangan besar, terutama terkait dengan

¹³⁴ Dela Eka Puspitasari dan Agus Trilaksana, “Surabaya Sebagai Kota Adipura Pada Masa Kepemimpinan Poernomo Kasidi Pada Tahun 1984-1994”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.4, No.2, 2016, hlm. 376.

¹³⁵ Anonim, “Kisah Sukses Wali Kota Got” [online], <https://www.datatempo.co/MajalahTeks/detail/ARM201806126939/kisah-sukses-wali-kota-got>, diakses pada 23 April 2025.

pertumbuhan penduduk yang pesat. Pertumbuhan ini memicu munculnya permasalahan urban yang kompleks, termasuk kemacetan lalu lintas yang semakin parah, yang menjadi salah satu isu utama. Kondisi ini mencerminkan dinamika pembangunan kota di negara berkembang, di mana pemerintah harus menghadapi tantangan menjaga keseimbangan antara pertumbuhan ekonomi dan pengembangan infrastruktur kota untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang terus bertambah.

Tabel 4.6
Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1984-1994

Tahun	Jumlah Penduduk
1984	2.058.179
1985	2.096.895
1986	2.126.605
1987	2.159.170
1988	2.173.840
1989	2.189.924
1990	2.191.998
1991	2.234.333
1992	2.259.965
1993	2.286.413
1994	2.306.474

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, *Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya*. Data diolah oleh peneliti pada 23 April 2025.

Berdasarkan tabel 4.6, jumlah penduduk di Surabaya mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Peningkatan ini terutama disebabkan oleh proses urbanisasi.¹³⁶ Urbanisasi yang pesat ini menimbulkan berbagai tantangan, terutama dalam hal penyediaan fasilitas dan infrastruktur yang memadai untuk menunjang kehidupan masyarakat yang semakin padat.¹³⁷ Salah satu aspek yang paling krusial adalah kebutuhan akan sistem transportasi massal yang efektif dan

¹³⁶ Biyan Shandy, “Urbanisasi, Tantangan Kota Surabaya”, [online], <https://www.kompasiana.com/shandybee/56791a9fb49373ec0673fca8/urbanisasi-tantangan-kota-surabaya>, diakses pada 23 April 2025.

¹³⁷ Fitri Ramdhani Harahap, “Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia”, dalam *Jurnal Society*, Vol.1, No.1, 2013, hlm.36.

efisien, mengingat pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang tidak diimbangi dengan perluasan jalan dan fasilitas transportasi publik.

Tabel 4.7
Jumlah Sepeda Motor Tahun 1975-1984

Tahun	Jumlah Sepeda Motor
1975	114.699
1976	134.042
1977	155.263
1978	156.455
1979	169.085
1980	184.424
1981	206.926
1982	238.931
1983	264.269
1984	280.971

Sumber: Kumpulan Data Sat Lantas Polwil Tabes Surabaya Tahun 1984, hlm.2. data diolah oleh Peneliti pada 23 April 2025.

Berdasarkan Tabel 4.7, Pengguna sepeda motor di Surabaya mengalami jumlah peningkatan setiap tahun. Sejak diresmikannya transportasi umum massal bus kota DAMRI di Surabaya, penggunaan sepeda motor terus mengalami peningkatan setiap tahunnya hingga tahun 1984. Hal ini disebabkan oleh berbagai faktor, termasuk pertumbuhan penduduk dan kebutuhan mobilitas yang semakin tinggi di Surabaya. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor dapat disebabkan oleh dua faktor utama, yaitu peningkatan produksi kendaraan oleh industri otomotif dan kurangnya kualitas, kenyamanan, serta keamanan transportasi publik.¹³⁸ Kondisi ini mendorong masyarakat untuk lebih memilih memiliki kendaraan pribadi.

¹³⁸ Saiful Bachri Slamet, “Implementasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 (Studi Tentang Pelaksanaan Kebijakan Transportasi Massal di Kota Surabaya Upaya Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas dan Pelayanan Sektor Publik)”, dalam *Tesis* Program Studi Magister Kebijakan Publik Universitas Airlangga, 2015, hlm.12.

Peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang tidak terkendali berpotensi menimbulkan berbagai masalah lalu lintas, seperti kemacetan dan kecelakaan. Dalam sistem transportasi perkotaan, angkutan umum memegang peranan yang krusial karena kualitas dan kinerjanya sangat menentukan efektivitas serta efisiensi mobilitas masyarakat.¹³⁹ Apabila kondisi angkutan umum kurang memadai, maka akan menurunkan kinerja keseluruhan sistem transportasi kota, dan memperburuk kemacetan serta menghambat perkembangan kota secara menyeluruh.

Bus kota yang dioperasikan oleh DAMRI menjadi salah satu moda transportasi utama yang melayani masyarakat Surabaya.¹⁴⁰ Keberadaan bus kota DAMRI sangat penting dalam membantu mobilitas warga, terutama bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi, sehingga dapat mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas yang semakin parah akibat lonjakan jumlah kendaraan di jalan raya. Dengan demikian, pembangunan dan pengembangan transportasi massal seperti bus kota DAMRI merupakan salah satu upaya strategis yang diambil oleh pemerintah kota untuk mengatasi dampak negatif dari pertumbuhan penduduk dan urbanisasi yang cepat, sekaligus mendukung kelancaran aktivitas ekonomi dan sosial di Surabaya. Fenomena ini mencerminkan dinamika pembangunan perkotaan di Indonesia pada era Orde Baru, di mana pertumbuhan ekonomi dan urbanisasi berjalan beriringan namun menimbulkan tantangan besar bagi pengelolaan kota.¹⁴¹

Pada tahun 1985, Poernomo Kasidi mengambil langkah strategis dalam mengembangkan sistem transportasi umum di Surabaya melalui DAMRI, dengan menambahkan sebanyak 20 unit bus tingkat DAMRI ke dalam armada yang

¹³⁹ Achmad Susanto, “Mengurai Masalah Transportasi Umum di Surabaya”, [online], https://jurno.id/jurnopedia/mengurai-masalah-transportasi-umum-di-surabaya#google_vignette, diakses pada 23 April 2025.

¹⁴⁰ Netral News, “Perjalanan Sejarah DAMRI di Surabaya dalam Perspektif Sosiologi Sastra”, [online], <https://www.netralnews.com/perjalanan-sejarah-damri-di-surabaya-dalam-perspektif-sosiologi-sastra>, diakses pada 23 April 2025.

¹⁴¹ Renny Puteri Harapan Rani, “Analisis Paradigma Pembangunan di Indonesia”, dalam *Jurnal Intellectual Publication*, Vol.1, No.1,2020, hlm.45.

beroperasi di Surabaya¹⁴² dan penambahan lima jalur baru pada tahun 1988 yaitu Tandes – Joyoboyo, Tandes – Jembatan Merah, Jembatan Merah – Gresik, Tg. Perak – Bratang dan Tg. Perak – Joyoboyo.¹⁴³ Penambahan ini bertujuan untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas masyarakat yang terus meningkat dan memperkuat peran bus tingkat sebagai moda transportasi massal di Surabaya, namun, setelah beroperasi selama kurang lebih delapan tahun, seluruh layanan bus tingkat DAMRI di Surabaya dihentikan pada tahun 1989 karena beberapa faktor.

Tabel 4.8
Jumlah Sepeda Motor di Surabaya Tahun 1981-1989

Tahun	Jumlah Sepeda Motor
1981	206.926
1982	238.931
1983	264.269
1984	280.971
1985	290.650
1986	297.801
1987	312.421
1988	324.833
1989	337.447

Sumber: Kantor Statistik Sosial Kotamadya Surabaya, *Surabaya dalam Angka 1989*, (Kantor Statistik Sosial Kotamadya Surabaya: Kantor Statistik Sosial Kotamadya Surabaya, 1989), hlm.343. Data diolah peneliti pada 1 Juni 2025.

Berdasarkan tabel 4.8 pengguna sepeda motor di Surabaya mengalami peningkatan setiap tahunnya. Kondisi ini menunjukkan bahwa keberadaan bus tingkat DAMRI di Surabaya kurang efektif dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sepeda motor, meskipun bus tingkat DAMRI hadir sebagai alternatif angkutan umum dengan kapasitas besar, terdapat berbagai kendala seperti

¹⁴² Thomas Kukuh, “Kenangan DAMRI, Bus Kota, dan Transportasi Masal Surabaya”, [online], <https://www.jawapos.com/features/01181396/kenangan-damri-bus-kota-dan-transportasi-masal-surabaya?page=2>, diakses pada 24 April 2025.

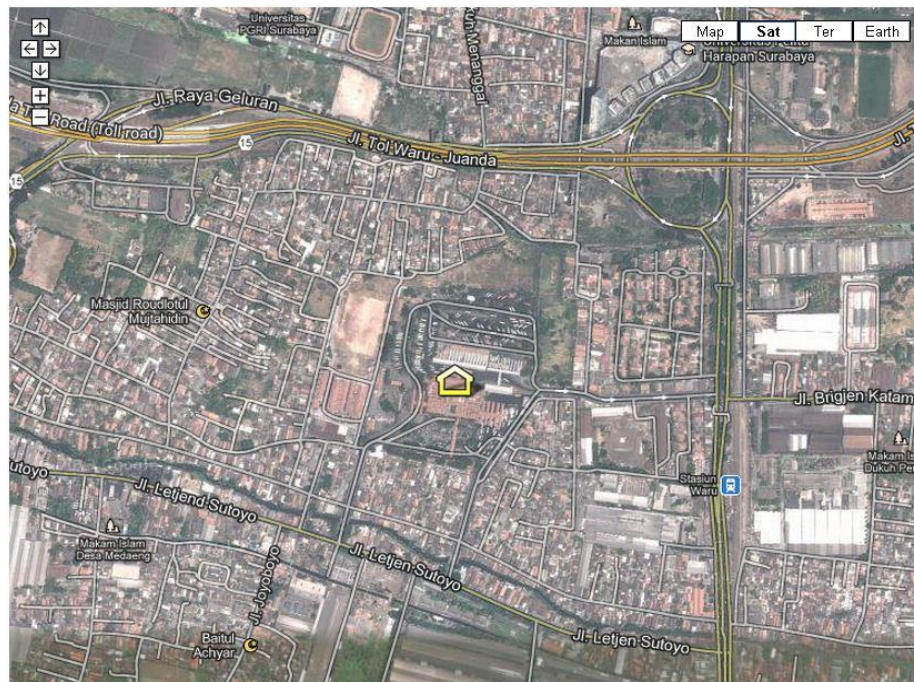
¹⁴³ Harian Neraca, “DAMRI Surabaya Angkut 150.000 Penumpang Perhari”, dalam Harian Neraca, 1 Desember 1987, hlm. III.

kondisi prasarana jalan arteri yang belum memadai untuk mendukung operasional bus bertingkat, mahalnya biaya perawatan dan suku cadang yang harus diimpor, serta kesulitan manuver bus tingkat di jalanan Surabaya yang semakin padat dan macet. Bus tingkat dianggap kurang efisien dalam menghadapi perkembangan kebutuhan transportasi yang semakin kompleks.¹⁴⁴ Seluruh unit bus tingkat kemudian digantikan dengan bus biasa yang lebih sesuai dengan kondisi jalan dan kebutuhan penumpang pada masa itu.

Pada masa kepemimpinan Poernomo Kasidi pembangunan kota menjadi fokus utama dengan penataan tata letak kota yang lebih terencana. Salah satu program penting yang dilaksanakan adalah pembangunan Terminal Purabaya sebagai bagian dari upaya meningkatkan infrastruktur transportasi publik di Surabaya.¹⁴⁵ Terminal Purabaya dibangun untuk menunjang infrastruktur transportasi umum di Surabaya dengan tujuan mengatasi keterbatasan kapasitas terminal bus eksisting yang berada di pusat kota dan tidak memungkinkan dikembangkan lebih lanjut. Pembangunan fisik terminal dimulai pada tahun 1989 dan selesai pada tahun 1991.

¹⁴⁴ Ensiklopedia Dunia, “Bus kota di Surabaya”, [online], https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Bus_kota_di_Surabaya, diakses pada 24 April 2025.

¹⁴⁵ Rumah 123, “Terminal Purabaya, Terminal Bus Tersibuk di Asia Tenggara”, [online], <https://www.rumah123.com/explore/kab-sidoarjo/terminal-purabaya/>, diakses pada 24 April 2025.



Gambar 4.10 Peta Lokasi Terminal Purabaya

Sumber: Terminal Purabaya, <https://purabayabusterminal.wordpress.com/lokasi-terminal/>, diunduh pada 24 April 2025.

Berdasarkan gambar 4.10, lokasi pembangunan terminal Purabaya berada di Desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas 12 Ha, lokasi ini dipilih karena strategis sebagai pintu masuk Surabaya dari arah timur, selatan, dan barat, serta memiliki akses yang baik untuk mendukung kelancaran transportasi.¹⁴⁶ Walaupun secara administratif berada di Kabupaten Sidoarjo, pengelolaan terminal dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya berdasarkan perjanjian kerjasama antara kedua pemerintah daerah, pada perjanjian tersebut disepakati pembagian hasil 30% untuk biaya operasional, 30% untuk Pemerintah Kabupaten Sidoarjo, dan 40% untuk Pemerintah Kota Surabaya.¹⁴⁷ Pada akhir masa jabatan yaitu pada tahun 1993, Poernomo Kasidi merencanakan pembangunan terminal baru sebagai upaya menata ulang sistem transportasi bus kota dan

¹⁴⁶ Terminal Purabaya, “Profil Terminal”, [online], <https://purabayabusterminal.wordpress.com/profil/>, diakses pada 24 April 2025.

¹⁴⁷ Easybook.com, “Sejarah dan Perkembangan Terminal Purabaya: Pusat Transportasi Terbesar di Surabaya”, [online], <https://www.easybook.com/id-id/news/indonesia/sejarah-terminal-purabaya-surabaya>, diakses pada 24 April 2025.

antarkota yang saat itu masih terkonsentrasi di Terminal Jayengrono, yang berada di kawasan pusat kota (CBD) Surabaya. Terminal Jayengrono sudah tidak mampu menampung volume angkutan yang terus meningkat, sehingga menimbulkan kemacetan lalu lintas di pusat kota.¹⁴⁸

Pada masa Poernomo Kasidi, pembangunan infrastruktur transportasi umum lebih banyak berupa penataan dan perbaikan infrastruktur jalan, pengembangan kawasan bisnis yang terintegrasi, serta proyek strategis yang mendukung konektivitas kota.¹⁴⁹ Fokus utama yaitu menciptakan kota yang tertata rapi dan manusiawi dengan sistem drainase dan sanitasi yang baik, serta pengembangan kawasan yang mendukung mobilitas masyarakat. Perbaikan infrastruktur jalan tidak langsung ditujukan untuk kebutuhan transportasi umum bus kota, melainkan untuk memudahkan akses jalan ke kawasan SCBD, Poernomo Kasidi menciptakan tujuh kawasan *Central Business District* (CBD) di Surabaya, salah satunya di Mayjen Sungkono yang menjadi akses utama ke Surabaya Barat.¹⁵⁰ Pembangunan dan perbaikan jalan di kawasan ini secara langsung juga mendukung aktivitas ekonomi dan mobilitas masyarakat yang lebih lancar.

4.2.4 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Soenarto Soemoprawiro 1994-2002

Soenarto Soemoprawiro, yang juga dikenal dengan panggilan "*Cak Narto*," lahir pada 10 November 1944 di Surabaya. Soenarto Soemoprawiro adalah seorang tokoh militer Indonesia dengan pangkat Kolonel TNI (Purn.) dan menjabat sebagai Wali Kota Surabaya ke-13 dari 20 Juni 1994 hingga 16 Januari 2002, dikenal sebagai sosok yang memiliki kebijakan pembangunan kota yang kontroversial namun, berfokus pada kepentingan rakyat kecil dan pengembangan infrastruktur

¹⁴⁸ Anna Wasirotul Hayati dan Theresia Maria Candra Agusdini, "Analisis Lahan Parkir Kendaraan Roda Dua Di Terminal Tambak Osowilangon Guna Meningkatkan Pelayanan Terminal", dalam *Seminar Teknologi Perencanaan, Perancangan, Lingkungan, dan Infrastruktur*, 2019, hlm.107.

¹⁴⁹ Dela Eka Puspitasari dan Agus Trilaksana, *op.cit.*, hlm.368.

¹⁵⁰ Dela Eka Puspitasari dan Agus Trilaksana, *loc.cit.*

kota.¹⁵¹ Dalam upayanya mengatasi kemacetan dan meningkatkan mobilitas, Soenarto Soemoprawiro melakukan pelebaran dan peningkatan jaringan jalan sesuai master plan Surabaya 2000, serta menata sistem lalu lintas dengan menitikberatkan pada angkutan umum dan pembatasan moda transportasi seperti bemo. Kebijakan ini berhasil membawa Surabaya meraih penghargaan Wahana Tata Nugraha atas tata kelola lalu lintas yang lebih baik.

Pada masa awal masa kepemimpinannya, Soenarto Soemoprawiro meresmikan Peresmian Terminal Tambak Osowilangon (TOW) pada November 1994, yang merupakan bagian dari upaya untuk menata sistem transportasi darat yang lebih terorganisir dan mengurangi kemacetan di pusat kota.¹⁵² Terminal Tambak Osowilangon (TOW) dibangun untuk mengatasi kepadatan dan ketidakteraturan lalu lintas di pusat kota yang sebelumnya menjadi titik keberangkatan bus antarkota dan bus kota,¹⁵³ termasuk bus kota DAMRI yang melayani rute dalam kota Surabaya serta rute dari Terminal Tambak Osowilangon ke Terminal Bungurasih (Purabaya). Dengan berfungsinya Terminal Tambak Osowilangon sebagai pusat konsolidasi dan keberangkatan bus kota DAMRI, pengaturan trayek dan operasional bus kota menjadi lebih terorganisir.

¹⁵¹ Wahyu Zanuar Bustomi, “Jejak Wali Kota Surabaya Sunarto Sumoprawiro, Dikenang sebagai Bapake PKL dan Punya Andil di Masjid Al Akbar”, [online], <https://www.jawapos.com/jawapos75tahun/014814798/jejak-wali-kota-surabaya-sunarto-sumoprawiro-dikenang-sebagai-bapake-pkl-dan-punya-andil-di-masjid-al-akbar>, diakses pada 25 April 2025

¹⁵² Tiara Uci, “Terminal Tambak Osowilangon di Surabaya Butuh Inovasi Agar Tidak Sepi”, [online], https://mojok.co/terminal/terminal-tambak-osowilangon-di-surabaya-butuh-inovasi-agar-tidak-sepi/#goog_rewarded, diakses pada 25 April 2025.

¹⁵³ Ivank Evangelina dan Joyce M. Laurens, “Terminal Bus Tambak Osowilangon Baru di Surabaya”, dalam *Jurnal Dimensi Aristektur*, Vol.7, No.21, 2019, hlm.162.

Tabel 4.9
Jumlah Penduduk Kota Surabaya Tahun 1994-2002

Tahun	Jumlah Penduduk
1994	2.306.474
1995	2.339.474
1996	2.344.520
1997	2.356.486
1998	2.373.282
1999	2.405.946
2000	2.444.976
2001	2.568.352
2002	2.529.468

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Surabaya, *Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya*. data diolah oleh peneliti pada 27 April 2025.

Berdasarkan tabel 4.9, jumlah penduduk di Surabaya mengalami peningkatan setiap tahunnya. Peningkatan jumlah penduduk yang tinggi masi berkaitan dengan arus urbanisasi yang masih terus berlanjut di Surabaya. Dalam mengatasi hal ini Soenarto Soemoprawiro berfokus pada pengembangan infrastruktur Surabaya, melalui dibuatnya Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) kotamadya Surabaya,¹⁵⁴ yang merupakan pedoman yang digunakan Soenarto Soemoprawiro dalam pengendalian perkembangan dan pembangunan Surabaya, tujuan dibentuknya Rencana Tata Ruang Wilayah kotamadya Surabaya adalah untuk mewujudkan Surabaya menjadi kota metropolitan yang maju dan berkembang.¹⁵⁵

Kebijakan transportasi di Surabaya yang tercantum dalam Master Plan Surabaya 2000, yaitu menggunakan prinsip pengembangan kota *Radian Concept* yang mengedepankan sistem *Ring Road* (jalan lingkar). Konsep ini bertujuan untuk

¹⁵⁴ Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 10 Tahun 1994 Tentang Perubahan Pertama Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Nomor 3 Tahun 1988 Tentang Pelayanan Bidang Tata Kota.

¹⁵⁵ Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 23 Tahun 1978 Tentang master plan Surabaya 2000.

mengurangi kepadatan lalu lintas di jalur tengah kota dengan cara meningkatkan kapasitas jalan melalui pembatasan lalu lintas dan pengaturan arus lalu lintas pusat kota menggunakan sistem *Area Traffic Control System (ATCS)*.¹⁵⁶ Selain itu, kebijakan ini juga memfokuskan pada peningkatan beban lalu lintas di jalur pinggir berupa *ring road*, mendistribusikan arus lalu lintas dari pusat kota ke jaringan jalan di bagian barat dan timur, serta memperbaiki aksesibilitas arah timur-barat. Master Plan Surabaya 2000 merancang jaringan jalan ideal yang mengelilingi kotamadya Surabaya dengan dua cincin jalan arteri, yaitu lingkaran dalam dan lingkaran luar, yang membentuk pola oval guna mengendalikan perkembangan kota dan mendukung kelancaran lalu lintas di Surabaya. Selain itu, Soenarto Soemoprawiro memberikan dukungan penuh terhadap upaya Polwiltabes Surabaya untuk meningkatkan operasi rutin, termasuk koordinasi dengan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) serta Organisasi Pengusaha Angkutan Darat (Organda), dalam menegakkan disiplin lalu lintas. Penegakan disiplin ini dianggap sebagai kunci utama dalam mencegah kecelakaan lalu lintas di jalan raya Surabaya.¹⁵⁷

Kebijakan-kebijakan yang dilakukan Soenarto Soemoprawiro pada awal masa kepemimpinannya dibuktikan dengan diraihnya penghargaan tertinggi di bidang transportasi pada tahun 1994 yaitu Wahana Tata Nugraha Kencana,¹⁵⁸ yang diberikan langsung oleh pemimpin negara. Penghargaan tersebut menjadi bukti nyata bahwa pimpinan daerah, aparat pemerintahan, dan masyarakat mampu bekerja sama secara sinergis dalam menangani persoalan transportasi di Surabaya, sehingga menciptakan sistem transportasi yang lebih tertata dan efisien.

Kebijakan Soenarto Soemoprawiro, berupa kebijakan pembangunan jalan Surabaya. Kebijakan yang diambil untuk meningkatkan infrastruktur jaringan jalan mengikuti strategi dan arahan pemanfaatan ruang wilayah yang telah ditetapkan

¹⁵⁶ Naila Zulfa Saniyyah, "Pembangunan Infrastruktur Jalan Pemkot Surabaya Masa Soenarto Soemoprawiro Tahun 1994-2000", dalam *jurnal AVATARA Pendidikan Sejarah*, Vol.7, No.1, 2019, hlm.4.

¹⁵⁷ Naila Zulfa Saniyyah, *op.cit.*, hlm.5.

¹⁵⁸ Pemerintah Kota Surabaya, "Penghargaan", [online], <https://www.surabaya.go.id/id/page/0/8230/penghargaan>, diakses pada 25 April 2025.

dalam Master Plan Surabaya 2000. Hal ini disebabkan selama masa kepemimpinan Soenarto, Peraturan Daerah Surabaya masih mengacu pada Master Plan tersebut, meskipun pelaksanaannya telah melalui beberapa kali evaluasi baik di kawasan pusat kota maupun di daerah pinggiran¹⁵⁹ Selain mengatasi kemacetan melalui pembangunan infrastruktur jalan, Soenarto juga menekankan pentingnya sistem manajemen lalu lintas. Kebijakan yang diambil lebih mengutamakan pengembangan angkutan umum karena saat perjalanan masyarakat Surabaya menggunakan kendaraan pribadi masih tinggi.

Tabel 4.10
Jumlah Sepeda Motor Tahun 1994-1998

Tahun	Jumlah Sepeda Motor
1994	491.117
1995	539.753
1996	602.942
1997	670.394
1998	670.394

Sumber: Badan Pusat Statistik, Banyaknya Kendaraan Bermotor Menurut Jenisnya, Surabaya Dalam Angka 1994-1998. Data diolah oleh Peneliti pada 23 April 2025.

Berdasarkan tabel 4.10, menunjukkan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor di Surabaya terus mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari tahun ke tahun. Dalam mengatasi hal ini, Soenarto Soemoprawiro banyak membangun persimpangan jalan dengan tujuan menghilangkan kebutuhan untuk berputar memutar. Pembangunan persimpangan ini terbukti sangat efektif dalam mempercepat akses bagi para pengguna jalan sehingga sistem lalu lintas di Surabaya menjadi lebih efisien, namun, kenyataannya kemacetan sering terjadi di persimpangan atau titik-titik tertentu sepanjang ruas jalan. Untuk mengatasi masalah tersebut, dilakukan pengendalian sistem persimpangan dengan memasang

¹⁵⁹ Naila Zulfa Saniyyah, *op.cit.*, hlm.4.

traffic light yang terintegrasi dengan sistem *Area Traffic Control System (ATCS)*,¹⁶⁰ serta memasang kamera di setiap persimpangan guna memantau tingkat kepadatan lalu lintas.

Soenarto Soemoprawiro terus mendorong pelebaran dan peningkatan kualitas jalan dengan dukungan dana dari APBN, APBD, serta kerja sama dengan pihak swasta. Strategi ini mencerminkan upaya sistematis dan terencana dalam mengelola perkembangan kota secara berkelanjutan, sekaligus menegaskan peran penting infrastruktur jalan sebagai tulang punggung mobilitas masyarakat dan aktivitas ekonomi di Surabaya. Implementasi pembangunan jalan yang dilakukan Soenarto Soemoprawiro melalui kebijakan pembangunan jalan protokol, sebagai berikut:

(1) pembangunan simpangan baru (2) perubahan jalan satu arah menjadi dua arah: pada tahun 1997 melalui Dinas Pekerjaan Umum (DPU) Surabaya, arus lalu lintas diubah menjadi satu arah dengan tujuan untuk mempersiapkan perubahan jalan satu arah menjadi dua arah dan juga karena adanya pembangunan jembatan serta pembangunan persimpangan di sekitar wilayah Darmo. (3) pelebaran jalan arteri Kenjerean I dan II : melalui program *Surabaya Urban Development Project (SUDP)*, (4) proyek pembangunan jalan baru untuk akses jalan ke Masjid Agung Surabaya.¹⁶¹

Pada tahun 1997 pembangunan jalan tol Surabaya-Gempol dimulai secara bertahap, dengan tiga tahap utama yang meliputi jalan tol Waru–Juanda, Tanjung Perak–Juanda, dan Kenjeran–Juanda,¹⁶² namun, krisis moneter yang melanda Indonesia pada tahun yang sama menyebabkan beberapa proyek infrastruktur ini mengalami penundaan dan evaluasi ulang. Pembangunan jalan tol ini merupakan bagian dari kebijakan pembangunan jalan alternatif oleh Soenarto Soeprawiro,

¹⁶⁰ FtmmUnair, “Sistem Kontrol Cerdas sebagai Solusi untuk Pengaturan Lalu Lintas di Surabaya”, [online], <https://ftmm.unair.ac.id/sistem-kontrol-cerdas-sebagai-solusi-untuk-pengaturan-lalu-lintas-di-surabaya/>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁶¹ Naila Zulfa Saniyyah, *op.cit.*, *loc.cit.*

¹⁶² Kementerian Pekerjaan Umum, “Gempol Menjadi Penghubung Ruas Tol yang Berada di Jawa Timur”, [online], <https://bpjt.pu.go.id/berita/dibangun-sejak-1986-jalan-tol-surabaya-gempol-menjadi-penghubung-ruas-tol-yang-berada-di-jawa-timur>, diakses pada 25 April 2025.

selain pembangunan jalan tol, kebijakan ini juga berupa pembangunan Jalan Lingkar Tengah Timur Surabaya (*Middle East Ring Road*), proyek pembangunan meliputi beberapa daerah di Surabaya, sebagai berikut:

(1) MERR II B : dibangun sepanjang 2.850 km dari Jl. Mulyorejo-Jl. Kertajaya pembangunan selesai pada tahun 1988. (2) MERR II A : dibangun sepanjang 1.626 km dari Jl. Kenjeran-Jl. Arif Rahman Hakim, pembangunan selesai pada tahun 1988. (3) MERR II C : dibangun sepanjang 6.45 km dari Jl. Arif Rahman Hakim- Bundaran Waru.¹⁶³

Pada akhir masa kepemimpinannya Soenarto Soemoprawiro tidak hanya berfokus dalam pembangunan infrastruktur untuk menunjang kebutuhan transportasi umum. Pada tahun 2000 DAMRI, melakukan pembaruan sistem bus kota di Surabaya dengan memperkenalkan konsep bus rute metode baru (RMB).¹⁶⁴ Bus RMB ini dirancang sebagai proyek percontohan untuk meningkatkan kualitas pelayanan bus kota reguler. Pembaruan yang dilakukan meliputi:

(1) penambahan fasilitas interior (2) perbaikan sistem keamanan (3) peningkatan kapasitas penumpang (4) penjadwalan keberangkatan yang lebih baik (5) pengaturan jarak antar keberangkatan (*headway*), (6) titik pemberhentian (*halte*), (7) metode pembayaran, (8) peningkatan kompetensi awak kru (9) sistem penggajian yang lebih baik.¹⁶⁵

Soenarto Soemoprawiro berperan aktif dalam pembuatan kebijakan pembangunan sarana dan prasarana transportasi di Surabaya sebagai upaya mengatasi kemacetan lalu lintas. Arah kebijakan perencanaan pembangunan infrastruktur jalan yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Surabaya mengikuti pedoman Master Plan Kota Surabaya 2000. Kebijakan pembangunan di sektor transportasi di Surabaya bertujuan untuk meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas

¹⁶³ Dinas Kominfo Provinsi Jawa Timur, "Tahun Ini, Jalan MERR II-C Tembus Jl Arif Rahman Hakim Surabaya", [online], <https://kominfo.jatimprov.go.id/berita/20556>, diakses pada 25 April 2025

¹⁶⁴ Rudy Setiawan, "Upaya Peningkatan Pelayanan Bus Kota RMB Ditinjau Dari Segi Waktu Tempuhnya", dalam *Makalah Seminar Nasional Rekayasa Perencanaan II Pascasarjana Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur*, 2004, hlm.3.

¹⁶⁵ *Ibid.*

masyarakat. Dengan demikian, kendala terkait jarak, waktu, dan biaya-yang menjadi indikator utama aksesibilitas-dapat dikendalikan dengan lebih baik. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi yang berkualitas akan mempermudah pergerakan orang, barang, dan jasa dari satu tempat ke tempat lain secara lebih lancar dan efisien.

4.2.5 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Bambang Dwi Hartono 2002-2010

Bambang Dwi Hartono lahir pada 24 Juli 1961 di Pacitan, Jawa Timur yang dikenal sebagai Wali Kota Surabaya pertama dari kalangan sipil di era reformasi, memulai karier politiknya dengan menjadi Wakil Wali Kota Surabaya pada tahun 2000, mendampingi Wali Kota Soenarto Soemoprawiro. Bambang Dwi Hartono dilantik sebagai wali kota definitif pada 10 Juni 2002 dan menjabat hingga 2010 selama dua periode.¹⁶⁶ Bambang Dwi Hartono dikenal sebagai wali kota yang visioner dengan fokus pada penanganan isu-isu populis. Salah satu langkah penting yang diambilnya adalah melakukan penataan drainase kota secara besar-besaran sebagai upaya mengantisipasi banjir yang kerap melanda Surabaya. Selain itu, ia juga berupaya memperbaiki dan mengembangkan taman-taman kota, serta meningkatkan kualitas fasilitas pendidikan, rumah sakit, dan terminal.¹⁶⁷

Pada awal masa kepemimpinan Bambang Dwi Hartono, melakukan perbaikan terminal-terminal yang merupakan bagian dari program besar untuk memperbaiki infrastruktur kota yang kumuh dan tidak teratur.¹⁶⁸ Perbaikan terminal tersebut termasuk revitalisasi fasilitas terminal agar lebih layak dan nyaman bagi pengguna angkutan umum serta mendukung kelancaran mobilitas

¹⁶⁶ Tribun.News, “Bambang Dwi Hartono”, [online], <https://www.tribunnewswiki.com/2021/06/28/bambang-dwi-hartono>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁶⁷ Civitasbook, “Bambang Dwi Hartono”, [online], [https://civitasbook.com/siingo.php?cb=non&i=ensiklopedia](https://civitasbook.com/singo.php?cb=non&i=ensiklopedia), diakses pada 25 April 2025.

¹⁶⁸ Goekpri, “Kunci Sukses Bambang DH Mengubah Surabaya”, [online], <https://pdiperjuangan-jatim.com/kunci-sukses-bambang-dh-mengubah-surabaya/>, diakses pada 25 April 2025.

masyarakat. Perbaikan ini sejalan dengan upaya penataan tata kota yang juga mencakup pembenahan jalur pedestrian dan penataan drainase untuk mengantisipasi banjir, sehingga terminal-terminal angkutan umum menjadi bagian integral dari sistem transportasi yang lebih teratur. Hal ini juga diperkuat melalui Keputusan Walikota Surabaya Nomor 24 Tahun 2002¹⁶⁹ yang ditandatangani Bambang Dwi Hartono, terdapat ketentuan mengenai perbaikan-perbaikan yang harus dilaksanakan oleh pemilik atau pengelola fasilitas umum termasuk terminal, sebagai bagian dari upaya peningkatan kualitas pelayanan publik dan infrastruktur kota..



Gambar 4.11 Unit Bus Kota DAMRI Kelas Patas AC
Sumber: Kabarbisnis.com, <https://kabarbisnis.com/photo/283700/damri-luncurkan-10-unit-bus-patas-ac>, diunduh pada 25 April 2025.

Pada masa kepemimpinan Bambang Dwi Hartono, pengelolaan transportasi umum, khususnya bus kota menjadi salah satu fokus penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan mengatasi permasalahan kemacetan yang terus

¹⁶⁹ Keputusan Walikota Surabaya Nomor 24 Tahun 2002 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengujian Kendaraan Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

meningkat. Pada tanggal 5 Juli 2007, DAMRI mulai melakukan peremajaan armada bus kota reguler kelas patas secara bertahap dengan mengganti unit-unit lama dengan bus kelas patas berpendingin udara (AC) dan pintu otomatis. Tahap awal peremajaan ini dilakukan dengan mengganti 20 unit bus pada trayek P1 menjadi bus kelas patas AC yang dikenal dengan trayek PAC1, yaitu dari Terminal Purabaya – Terminal Osowilangun.¹⁷⁰ Bus patas AC ini dilengkapi fasilitas yang lebih baik dibanding bus kota kelas ekonomi dan memiliki rute dengan waktu tempuh lebih cepat melintasi jalan tol Waru untuk mengurangi kemacetan. Tarif bus kota kelas patas AC Purabaya – Osowilangun ditetapkan Rp 5.000 per penumpang,¹⁷¹ tetap terjangkau bagi masyarakat umum. Hingga tahun 2008 total terdapat 70 unit bus yang diremajakan.

Pengoperasian bus patas AC ini merupakan bagian dari kebijakan wali kota Bambang Dwi Hartono yang fokus pada peningkatan kualitas transportasi umum di Surabaya. Bambang Dwi Hartono menyadari bahwa selama 15-20 tahun sebelumnya armada bus kota belum mengalami peremajaan signifikan sehingga banyak unit yang sudah tua dan tidak layak operasi, yang berdampak pada kenyamanan dan keamanan penumpang. Oleh karena itu, peremajaan bus kota DAMRI dengan armada baru ber-AC dan fasilitas modern ini diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum, sehingga mengurangi kemacetan dan polusi di Surabaya.

Bambang Dwi Hartono, dikenal melakukan berbagai upaya penataan infrastruktur kota yang mengutamakan kenyamanan dan keberlanjutan tata kota. Pada tahun 2010 Bambang Dwi Hartono menolak pembangunan jalan tol tengah

¹⁷⁰ Suaraturabaya.net, “20 Unit Diluncurkan Bus Damri Baru, Ber-AC dan Bebas Copet”, [online], , <https://www.suaraturabaya.net/kelanakota/2007/Bus-Damri-Baru-Ber-AC-dan-Bebas-Copet>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁷¹ Kabarbisnis.com, “Damri luncurkan 10 unit bus patas AC”, [online], <https://kabarbisnis.com/photo/283700/damri-luncurkan-10-unit-bus-patas-ac>, diakses pada 25 April 2025.

Surabaya,¹⁷² yang merupakan proyek lama sejak era Orde Baru dan direncanakan untuk mengatasi kemacetan dengan menghubungkan wilayah Waru, Sidoarjo, dengan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya melalui jembatan layang sepanjang 25 km yang membelah kota. Penolakan ini didasarkan pada sejumlah pertimbangan penting, antara lain proyek tol tersebut berpotensi menggusur ribuan rumah warga, mengurangi ruang terbuka hijau, menimbulkan titik kemacetan baru.

4.2.6 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Tri Rismaharini 2010-2020

Tri Rismaharini, lahir pada 20 November 1961 di Kediri, Jawa Timur, adalah wanita pertama yang terpilih secara langsung sebagai Wali Kota Surabaya, menjabat dari 28 September 2010 hingga 28 September 2015 dan kembali memimpin pada periode 2016 hingga 23 Desember 2020.¹⁷³ Sebelum menjadi wali kota, Risma meniti karir sebagai pegawai negeri sipil di Kota Surabaya, dan pernah menjabat sebagai Kepala Dinas Kebersihan dan Pertamanan serta Kepala Badan Perencanaan Kota Surabaya. Tri Rismaharini merupakan lulusan Arsitektur dan Manajemen Pembangunan Kota dari Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya, bahkan meraih gelar Doktor Honoris Causa dari ITS pada 2015.¹⁷⁴

Risma dikenal dengan gaya kepemimpinan yang tegas dan inovatif¹⁷⁵, berhasil mengubah wajah Surabaya menjadi kota yang lebih hijau, tertata, dan bersih. Risma membangun berbagai taman kota seperti Taman Bungkul dengan

¹⁷² Rujak Center, “Belajar Dari Surabaya: Membatalkan Tol Tengah Kota”, [online], <https://rujak.org/belajar-dari-surabaya-membatalkan-tol-tengah-kota/>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁷³ Tempo, “63 Tahun Tri Rismaharini: Rekam Jejak Cagub Jatim, Eks Mensos, dan Mantan Wali Kota Surabaya”, [online], <https://www.tempo.co/politik/63-tahun-tri-rismaharini-rekam-jejak-cagub-jatim-eks-mensos-dan-mantan-wali-kota-surabaya>, diakses pada 25 April 2025

¹⁷⁴ Kompas.com, “Profil Tri Rismaharini, Wali Kota Surabaya yang Jadi Menteri Sosial”, [online], <https://nasional.kompas.com/read/2020/12/22/15543161/profil-tri-rismaharini-wali-kota-surabaya-yang-jadi-menteri-sosial>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁷⁵ Retnowati WD dan Sa’diyah El Adawiyah, “Kepemimpinan Walikota Surabaya Tri Rismaharini Sebagai Model Birokrasi Efektif”, dalam *Jurnal Perspektif Komunikasi Politik dan Komunikasi Bisnis*, Vol.4, No.1, 2020, hlm.80.

konsep *all in one entertainment park*, serta jalur pedestrian modern di beberapa ruas jalan utama Surabaya. Pada masa kepemimpinannya, Surabaya meraih berbagai penghargaan bergengsi, termasuk Piala Adipura berturut-turut dari 2011 hingga 2017 untuk kategori kota metropolitan dan penghargaan tingkat Asia-Pasifik atas pengelolaan lingkungan.¹⁷⁶

Tabel 4.11
Jumlah Penumpang DAMRI Tahun 2005-2011

Tahun	Bus Ekonomi	Bus Patas AC
2005	10.507.433	1.383.402
2006	7.712.424	1.380.402
2007	9.193.134	1.896.167
2008	5.195.644	2.264.485
2009	5.002.623	2.048.806
2010	4.001.361	2.045.880
2011	4.020.760	2.696.400

Sumber: Perum DAMRI UABK Surabaya, 2011. Data diolah oleh peneliti.

Berdasarkan tabel 4.11, jumlah penumpang bus kota DAMRI di Surabaya pada periode 2005 hingga 2011 menunjukkan dinamika yang mencerminkan perubahan sosial dan ekonomi masyarakat kota. Pada tahun 2005, penumpang bus ekonomi tercatat mencapai angka lebih dari 10 juta, namun angka ini mengalami penurunan pada tahun 2006, dan mengalami peningkatan pada tahun 2007 setelah dilakukannya peremajaan bus patas AC. Penurunan signifikan terjadi pada awal masa pemerintahan Tri Rismaharini, pada tahun 2010 antusiasme masyarakat Surabaya dalam menggunakan layanan bus kota DAMRI mulai mengalami penurunan. Penurunan jumlah penumpang tersebut berkaitan erat dengan kondisi fisik armada, kualitas pelayanan, serta persaingan dengan moda transportasi lain yang semakin berkembang. Selain itu, pada 2012 DAMRI sempat mengoperasikan

¹⁷⁶ Mohd Rahmaddhoni Pratama dan Fitriyah, “Kepemimpinan Tri Rismaharini dalam Mengatasi Pengelolaan Sampah di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal f Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, Vol 4, No. 1, 2021, hlm.181.

bus khusus wanita untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang perempuan, meskipun layanan ini akhirnya berhenti karena okupansi rendah.



Gambar 4.12 Unit Bus Kota DAMRI Khusus Wanita

Sumber: Ensiklopedia Dunia,
https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Bus_kota_di_Surabaya, diunduh pada 25 April 2025.

Pada tanggal 2 Juli 2012, DAMRI meluncurkan 6 unit bus kota khusus untuk wanita sebagai respons atas banyaknya kasus pelecehan dan kekerasan seksual yang dialami wanita di angkutan umum, terutama mencontoh kasus di Jakarta. Kebijakan ini bertujuan memberikan rasa aman dan nyaman bagi penumpang perempuan saat menggunakan transportasi umum. Seluruh awak bus, mulai dari pengemudi hingga kondektur, adalah perempuan untuk menciptakan suasana yang lebih aman dan ramah bagi penumpang wanita.¹⁷⁷ Tarif bus ini

¹⁷⁷ Cocos Nusi Vera, “Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Bus Kota Damri Khusus Wanita Di Surabaya”, dalam *Skripsi* pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, 2013, hlm.5.

Rp5.000 per perjalanan, dengan rute yang melayani jalur-jalur strategis seperti Terminal Purabaya-Tanjung Perak dan Purabaya-Tambak Oso Wilangun melewati Jl. A.Yani, Wonokromo, Darmo, Urip Sumoharjo, Basuki Rahmat, Tunjungan ke arah Perak.¹⁷⁸ Kebijakan ini juga diharapkan dapat meningkatkan jumlah penumpang perempuan yang sebelumnya menurun karena kekhawatiran akan keselamatan di angkutan umum.

Pada tahun 2017, DAMRI mengoperasikan 274 unit bus yang melayani 20 jalur trayek di Surabaya, dengan rute terpendek sekitar 9,5 km dan terpanjang mencapai 36 km. Penurunan penumpang ini berdampak pada pendapatan sopir dan pengelola, sehingga memicu berbagai tantangan operasional. Populasi bus kota DAMRI di Surabaya menurun akibat banyak unit bus yang sudah tidak laik jalan dan munculnya moda transportasi baru seperti angkutan daring dan Bus Rapid Transit (BRT) seperti Suroboyo Bus yang diresmikan ada tanggal 7 April 2018. Pemerintah Kota Surabaya di bawah kepemimpinan Wali Kota Tri Rismaharini mengambil kebijakan untuk tidak mengembangkan sistem *busway* dan lebih fokus pada pengembangan transportasi umum yang terintegrasi dan ramah lingkungan.

¹⁷⁸ Tabloid Sergap, “Surabaya Juga Punya Bus Khusus Wanita”, [online], <https://tabloidsergap.wordpress.com/2012/07/02/surabaya-juga-punya-bus-khusus-perempuan/>, diakses pada 25 April 2025.



Gambar 4.13 Peresmian Suroboyo Bus di Gedung Siola

Sumber: Tempo, <https://www.tempo.co/politik/wali-kota-surabaya-tri-rismaharani-luncurkan-suroboyo-bus>, diunduh pada 30 April 2025.

Pemerintah Kota Surabaya memaksimalkan penggunaan transportasi publik dengan meningkatkan fasilitas transportasi publik bus melalui Program Bus Rapid Transit (BRT) dengan nama Suroboyo Bus. Suroboyo Bus merupakan inovasi dengan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya yang diresmikan oleh Tri Rismaharani di Gedung Siola.¹⁷⁹ Suroboyo Bus dirancang sebagai transportasi umum yang ramah lingkungan, yaitu sistem pembayaran yang dapat dilakukan menggunakan sampah plastik bekas selain metode non-tunai seperti QRIS, sebagai upaya mengurangi dampak sampah plastik di perkotaan. Suroboyo Bus, melayani beberapa koridor loop utama di Surabaya,¹⁸⁰ seperti rute dari Terminal Purabaya ke Rajawali dan beberapa rute lain yang terus dikembangkan. Penambahan armada dari 10 unit awal menjadi 20 unit pada awal 2019 menunjukkan komitmen

¹⁷⁹ Mariatul Kibthiah, *et.al.*, “Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Transportasi*, Vol, 23, No.1, 2023, hlm.12.

¹⁸⁰ Koridor loop merupakan rute melingkar yang menjadi jalur utama dalam sistem bus kota Surabaya, memudahkan perjalanan antar titik penting di kota dengan layanan bus modern dan berkelanjutan. Lihat, Tiketresmi, “Suroboyo Bus: Update Tarif 2025, Rute, dan Jadwal Perjalanan” [online], <https://tiketresmi.com/suroboyo-bus/>, diakses pada 11 Mei 2025.

pemerintah kota untuk meningkatkan pelayanan transportasi massal yang aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat.

Suroboyo Bus memberikan fasilitas kenyamanan dan keamanan yang baik bagi penumpang yang mencoba perjalanan baru menggunakan transportasi publik rute baru dari Terminal Joyoboyo menuju Rajawali, dengan fasilitas seperti AC, kebersihan, dan pegangan bagi penumpang berdiri, serta petugas yang aktif menjaga keamanan di dalam bus. Tarifnya sangat terjangkau, yaitu Bus yaitu Rp 2.500 untuk pelajar dan Rp 5.000 untuk umum dan pengguna dapat memantau jadwal bus melalui aplikasi pendukung seperti GOBIS yang memudahkan estimasi waktu kedatangan bus di halte. Meskipun aksesibilitas halte dari tempat tinggal pengguna terkadang kurang ideal karena rute bus belum sepenuhnya terintegrasi dengan moda transportasi lain di Surabaya.¹⁸¹ Pandemi Covid-19¹⁸² pada 2020 menyebabkan penghentian operasi sebagian besar bus kota DAMRI karena pembatasan sosial, dan beberapa trayek tidak dioperasikan kembali akibat kekurangan unit bus laik jalan. Meskipun demikian, bus kota DAMRI tetap melayani rute-rute yang masih memiliki permintaan, seperti trayek dari Bungurasih dan Arjosari menuju kawasan Pantai Selatan, dengan penyesuaian tarif untuk memenuhi protokol kesehatan di dalam bus. Selain itu, DAMRI mengalihkan sebagian layanan ke angkutan logistik untuk menjaga kelangsungan operasional selama pandemi. Penyesuaian ini mencerminkan tantangan yang dihadapi DAMRI

¹⁸¹ Wawancara dengan Deva Mariana, Surabaya, 8 Mei 2025.

¹⁸² Pandemi COVID-19 adalah penyebaran penyakit COVID-19 yang disebabkan oleh virus SARS-CoV-2 secara yang ditetapkan WHO sebagai pandemi pada 11 Maret 2020. Pandemi ini menimbulkan dampak besar tidak hanya pada kesehatan masyarakat tetapi juga pada aspek sosial dan ekonomi di berbagai negara, termasuk Indonesia, mengalami penurunan aktivitas ekonomi, peningkatan pengangguran, dan kesulitan sosial-ekonomi, Lihat, Wely Putri Melati, "Pandemi Covid-19 Dan Menurunnya Perekonomian Indonesia", [online], <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel//Pandemi-Covid-19-Dan-Menurunnya-Perekonomian-Indonesia.>, diakses pada 30 April 2025.

dalam mempertahankan layanan transportasi publik di Surabaya selama masa pandemi Covid-19.¹⁸³

4.2.7 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Whisnu Sakti Buana 2020-2021
Whisnu Sakti Buana merupakan politikus Indonesia dari Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan yang berperan penting dalam pemerintahan Kota Surabaya. Menempuh pendidikan di Institut Teknologi Sepuluh Nopember dan memulai karier politiknya sebagai anggota DPRD Surabaya sebelum terpilih menjadi Wakil Wali Kota pada 2014, mendampingi Tri Rismaharini.¹⁸⁴ Whisnu kemudian menjabat sebagai Pelaksana Tugas dan sempat menjadi Wali Kota Surabaya secara definitif pada awal 2021, meskipun masa jabatannya singkat hanya 7 hari. Tepatnya pada 11 hingga 17 Februari 2021,¹⁸⁵ sebagai putra dari tokoh PDIP Soedjito Soedjono, Whisnu dikenal sebagai kader yang gigih dan berkomitmen terhadap pembangunan kota serta kesejahteraan masyarakat Surabaya. Selain itu Whisnu juga pernah memimpin DPC PDIP Surabaya selama dua periode. Whisnu meninggal dunia pada 27 Mei 2023 di Surabaya pada usia 48 tahun.

Whisnu Sakti Buana berperan dalam pengembangan angkutan umum di Surabaya khususnya Suroboyo Bus, angkutan umum bus kota Surabaya dengan mengembangkan dan memadukan operasional Bus Suroboyo bersama angkutan kota (angkota). Whisnu menekankan bahwa Bus Suroboyo akan menghubungkan wilayah selatan dan utara Surabaya, sementara angkota berfungsi sebagai *feeder* yang melayani penumpang dari perkampungan menuju rute utama bus, sehingga warga dapat dengan mudah beralih moda transportasi tanpa menunggu lama.

¹⁸³ Tempo, “PSBB, Bus DAMRI Beralih Sementara ke Angkutan Logistik”, [online], <https://www.tempo.co/ekonomi/psbb-bus-damri-beralih-sementara-ke-angkutan-logistik-625045>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁸⁴ Tempo, “Profil dan Karir Politik Whisnu Sakti Buana, Tokoh PDIP Surabaya yang Meninggal Dunia”, [online], <https://www.tempo.co/politik/profil-dan-karir-politik-whisnu-sakti-buana-tokoh-pdip-surabaya-yang-meninggal-dunia-183177>, diakses pada 25 April 2025

¹⁸⁵ Jawa Pos, “Fakta Menarik Whisnu Sakti Buana, Jabat Wali Kota Surabaya Tersingkat”, [online], <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01687196/fakta-menarik-whisnu-sakti-buana-jabat-wali-kota-surabaya-tersingkat>, diakses pada 25 April 2025.

Whisnu juga mendorong peremajaan armada angkota agar lebih nyaman, termasuk penambahan fasilitas seperti pendingin udara, dan mengusulkan pengurangan rute angkota dari 80 menjadi 40 rute yang lebih efektif. Selain itu, ia menginisiasi pembentukan badan hukum bagi pemilik armada angkota, seperti koperasi, untuk memudahkan akses pembiayaan melalui perbankan, dengan dukungan dari Bank Jatim. Kebijakan ini juga mencakup subsidi bahan bakar dan pendapatan bagi pengemudi angkota, serta pengaturan sistem operasional yang terintegrasi agar angkota tetap beroperasi lancar di dalam kampung, sehingga dapat bersaing dengan ojek online dan memberikan pilihan transportasi yang nyaman dan terjangkau bagi masyarakat Surabaya.¹⁸⁶

Pada masa jabatannya yang singkat sebagai Wali Kota Surabaya definitif selama satu pekan pada Februari 2021, Whisnu Sakti Buana mengambil langkah-langkah strategis dalam penanganan pandemi Covid-19 yang tengah melanda Surabaya.¹⁸⁷ Whisnu melanjutkan dan memperkuat peran Satuan Tugas (Satgas) Covid-19 di tingkat kelurahan dan kecamatan, dengan tujuan meningkatkan respons cepat dan efektif terhadap penyebaran virus di tingkat komunitas.¹⁸⁸ Salah satu kebijakan utama yang diimplementasikan adalah penerapan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) Mikro yang menitikberatkan pembatasan aktivitas masyarakat pada skala mikro, seperti tingkat RT dan RW.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Mediabidik.com “Wisnu : Pemkot Siap Padukan Operasional Bus Suroboyo Dengan Angkota”, [online], <https://www.mediabidik.com/2019/01/wisnu-pemkot-siap-padukan-operasional.html>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁸⁷ Alis Masduki, “Hanya Sepekan Menjabat Walikota Surabaya Definitif, Whisnu Sakti Buana Fokus Penanganan Covid-19”, [online], <https://photo.sindonews.com/view/9474/hanya-sepekan-menjabat-walikota-surabaya-definitif-whisnu-sakti-buana-fokus-penanganan-covid-19>, diakses pada 30 April 2025.

¹⁸⁸ Jatimnet.com, “Tekan Penyebaran Covid-19, Kemampuan Satgas Ditingkatkan”, [online], <https://jatimnet.com/tekan-penyebaran-covid-19-kemampuan-satgas-ditingkatkan>, diakses pada 1 Mei 2025.

¹⁸⁹ Achmad Faizal dan Robertus Belarminus, “Whisnu Sakti Buana Fokus Penanganan Covid-19 dan Pemulihan Ekonomi Surabaya”, [online], <https://regional.kompas.com/read/2021/02/11/17591481/whisnu-sakti-buana-fokus-penanganan-covid-19-dan-pemulihan-ekonomi-surabaya>, diakses pada 1 Mei 2025.

Kebijakan ini dianggap penting untuk menekan laju penularan Covid-19 dengan cara yang lebih terfokus dan terukur. Whisnu juga mendukung program donor plasma konvalesen, yaitu pemanfaatan plasma darah dari pasien yang telah sembuh sebagai terapi tambahan bagi pasien yang masih menjalani perawatan Covid-19. Meskipun masa jabatannya sangat singkat, perhatian Whisnu tidak hanya terfokus pada aspek kesehatan, tetapi juga pada pemulihan ekonomi yang terdampak pandemi, sebagai bagian dari upaya menjaga keseimbangan antara kesehatan masyarakat dan keberlangsungan ekonomi lokal. Upaya-upaya tersebut membuahkan hasil positif, dimana pada hari terakhir masa jabatannya, Surabaya berhasil mencatat nol kasus baru Covid-19, sebuah pencapaian yang menjadi indikasi keberhasilan sementara dalam pengendalian pandemi, meskipun waktu kepemimpinannya terbatas, Whisnu Sakti Buana mampu menjalankan penanganan Covid-19 secara terintegrasi dan berbasis komunitas yang memberikan dampak signifikan bagi Surabaya.¹⁹⁰

4.2.8 Bus Kota Surabaya Pada Masa Pemerintahan Eri Cahyadi 2021-2022

Eri Cahyadi lahir di Surabaya pada 27 Mei 1977 sebagai anak kedua dari tiga bersaudara dari pasangan Urip Suwondo, seorang pegawai negeri sipil, dan Mas Ayu Esa Aisjah. Edi menempuh pendidikan vokasi dan sarjana di bidang Teknik Sipil di Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) dan Institut Teknologi Adhi Tama Surabaya, serta melanjutkan pendidikan pascasarjana di bidang Manajemen Proyek dan Teknik Sipil.¹⁹¹ Karier Eri dimulai sebagai konsultan di DKI Jakarta selama tiga tahun, yakni dari tahun 1999 hingga 2001, sebelum mengikuti jejak ayahnya menjadi pegawai negeri sipil di Pemerintah Kota Surabaya sejak 2001. Selama lebih dari dua tahun, Edi meniti karier di birokrasi Surabaya dengan posisi strategis, antara lain sebagai Kepala Dinas Perumahan Rakyat dan Kawasan

¹⁹⁰ Esti Widiyana, "Purna Wali Kota Surabaya, Whisnu Dihadiah Nol Kasus COVID-19", [online], <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-5377516/purna-wali-kota-surabaya-whisnu-dihadiah-nol-kasus-covid-19>, diakses pada 1 Mei 2025.

¹⁹¹ Dwi Soetjipto, Eri Cahyadi, [online], <https://www.its.ac.id/alumni/2024/08/16/eri-cahyadi/>, diakses pada 25 April 2025.

Pemukiman, Cipta Karya dan Tata Ruang (2017–2018), Plt. Kepala Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (2018), dan Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya (2018–2020).¹⁹² Pada tahun 2020, Eri mengundurkan diri dari jabatan Kepala Bappeko (Badan Perencanaan Pembangunan Kota) Surabaya untuk maju sebagai calon Wali Kota Surabaya berpasangan dengan Armuji, diusung oleh PDI Perjuangan dan Partai Solidaritas Indonesia. Eri berhasil memenangkan Pilkada Surabaya 2020 dan resmi menjabat sebagai Wali Kota Surabaya sejak 26 Februari 2021.

Pada masa kepemimpinan Wali Kota Eri Cahyadi, bus kota Surabaya masih terbatas, rutennya belum menjangkau banyak wilayah, dan fasilitas pendukung seperti halte kurang memadai, sehingga banyak warga lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.¹⁹³ Kondisi tersebut menyebabkan kemacetan lalu lintas meningkat. Menyadari hal tersebut, Eri Cahyadi kemudian menambah jumlah armada bus dengan meluncurkan delapan bus baru dan memperluas rute agar lebih banyak daerah bisa terlayani, selain itu sistem pembayaran juga diperbarui dengan menambahkan metode pembayaran elektronik yang memudahkan penumpang.¹⁹⁴

Tabel 4.12

Jumlah kendaraan di Surabaya Tahun 2021-2022.

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Sepeda Motor
2021	459.190	2.892	1.321.021
2022	369.173	2.406	1.384.588

Sumber: Badan Pusat Statistik Jawa Timur, Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Timur Tahun 2021-2022. Data diolah oleh peneliti.

¹⁹² Ghinan Salma, “Profil Eri Cahyadi”, [online], <https://regional.kompas.com/read/2021/09/11/060000078/profil-eri-cahyadi?page=all>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁹³ Robbiatul Adawiyah Awahah, “Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Sebagai Upaya Mengurangi Kemacetan Di Kota Surabaya Jawa Timur”, dalam *Jurnal Ilmu Hukum dan Tata Negara*, Vol. 2, No. 3, 2024, hlm. 66-70.

¹⁹⁴ Pemerintah Kota Surabaya, “Wali Kota Eri Luncurkan Armada dan Rute Baru Suroboyo Bus, Kini Pembayarannya juga Bisa Pakai Elektronik”, [online], <https://surabaya.go.id/id/berita/62015/wali-kota-eri-luncurkan-armada-dan-rute-baru-suroboyo-bus-kini-pembayarannya-juga-bisa-pakai-elektronik>, diakses pada 25 April 2025.

Berdasarkan tabel 4.12, peningkatan jumlah sepeda motor lebih tinggi dibandingkan bus dan mobil penumpang karena motor merupakan kendaraan yang lebih terjangkau, praktis untuk menghindari kemacetan, dan lebih fleksibel untuk mobilitas di kota padat seperti Surabaya.¹⁹⁵ Sepeda motor menjadi pilihan utama masyarakat Surabaya karena keterbatasan jangkauan dan fasilitas transportasi umum yang masih kurang memadai, sehingga banyak masyarakat Surabaya lebih memilih kendaraan pribadi untuk kenyamanan dan efisiensi waktu.¹⁹⁶ Jumlah mobil penumpang lebih banyak dibandingkan bus karena mobil pribadi memberikan kebebasan dan kenyamanan dalam perjalanan, serta dapat mengakomodasi kebutuhan keluarga atau kelompok kecil, sementara bus sebagai angkutan umum memiliki kapasitas besar namun jangkauan rute dan frekuensi operasional yang terbatas membuatnya kurang diminati.¹⁹⁷ Pemerintah Kota Surabaya telah melakukan berbagai upaya untuk meningkatkan layanan transportasi umum, terutama bus kota. Langkah awal yang diambil adalah menambah jumlah armada bus dan memperluas rute agar lebih banyak wilayah terjangkau, namun peningkatan jumlah bus masih terbatas karena beberapa faktor, seperti:

(1) biaya operasional yang tinggi, (2) kebutuhan investasi infrastruktur yang besar, dan (3) adaptasi masyarakat yang masih lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi.¹⁹⁸

Untuk mengatasi keterbatasan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya juga mengembangkan angkutan pengumpan seperti Wirawiri Suroboyo yang

¹⁹⁵ Sarah Pramesti Puspa, “Efektivitas Bus Sekolah dalam Mendukung Program Save Our Student (SOS) di Kota Surabaya”, dalam *Skripsi* Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur 2024, hlm. 51-53.

¹⁹⁶ *Ibid.*, hlm. 55.

¹⁹⁷ Pemerintah Kota Surabaya, “Integrasikan Transportasi Umum di Surabaya, Wali Kota Eri Resmikan Pengoprasian 52 Unit Angkutan Feeder”, [online], <https://www.surabaya.go.id/id/berita/72890/integrasikan-transportasi-umum-di-surabaya-wali-kota-eri-resmikan-pengoprasian-52-unit-angkutan-feeder>, diakses pada 25 April 2025.

¹⁹⁸ Amalia Nala Rohmatal Aza, “Kesesuaian Kualitas Pelayanan Suroboyo Bus Bagi Masyarakat Pengguna Transportasi Massal di Wilayah Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, Vol. 1, No. 1, 2023, hlm. 95-106.

terintegrasi dengan Suroboyo Bus, sehingga konektivitas antar moda transportasi dapat meningkat dan rute-rute utama dapat dilayani dengan lebih efisien.¹⁹⁹

Tabel 4.13
Transportasi Umum di Surabaya Tahun 2021

Moda Transportasi	Jumlah Angkutan	Jumlah Trayek
Mikrolet	4.359	58
Bus Kota	236	22
Suroboyo Bus	28	3
Trans Semanggi Suroboyo	17	1

Sumber: Dinas Perhubungan Surabaya, 2021.

Berdasarkan tabel 4.13, Pemerintah Kota Surabaya memperhatikan keterbatasan anggaran daerah dalam merancang pengembangan transportasi publik.²⁰⁰ Surabaya sebagai kota besar yang terus berkembang juga harus menyesuaikan diri dengan proyek strategis nasional, seperti pembangunan jalur integrasi yang memengaruhi prioritas dan alokasi anggaran. Pada konteks tersebut, penambahan armada Wirawiri Suroboyo menjadi pilihan strategis untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan kualitas layanan tanpa membebani anggaran secara berlebihan.²⁰¹

¹⁹⁹ Putri Abidah Fauziyyah, “Strategi Optimalisasi Layanan *Feeder* Wira Wiri Suroboyo Oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Manajemen Pendidikan Dan Ilmu Sosial*, Vol. 5, No. 6, 2024, hlm. 2834.

²⁰⁰ Annurya Hamida, “Implementasi Program Wira Wiri Suroboyo Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Publika*, Vol. 11, No. 4, 2023, hlm. 2663.

²⁰¹ Dimas Mahendra, “Armada Suroboyo Bus dan Feeder Wira-wiri Akan Ditambah untuk Penuhi Kebutuhan Transportasi Umum Warga Surabaya”, [online], <https://radar-surabayabisnis.jawapos.com/transportasi-logistik/2185670177/armada-suroboyo-bus-dan-feeder-wira-wiri-akan-ditambah-untuk-penuhi-kebutuhan-transportasi-umum-warga-surabaya>, diakses pada 1 Mei 2025.



Gambar 4.14 Wali Kota Eri Cahyadi Meresmikan Angkutan *feeder* Wirawiri

Sumber: SurabayaToday, <https://www.surabayatoday.id/wira-wiri-suroboyo-dioperasionalkan-integrasikan-transportasi-umum-di-kota-pahlawan/>, diunduh pada 25 April 2025.

Secara bertahap, Dinas Perhubungan Kota Surabaya terus melakukan inovasi dengan memperpanjang rute, menggabungkan rute, serta mengintegrasikan halte dan sistem pembayaran elektronik untuk menarik minat masyarakat menggunakan transportasi umum, meskipun saat ini armada bus dan angkutan pengumpan masih terbatas, upaya tersebut diharapkan dapat memperluas jangkauan layanan dan meningkatkan ketergantungan warga pada transportasi publik, sehingga mendukung mobilitas yang lebih efisien dan ramah lingkungan di Surabaya, di samping itu bus kota DAMRI di Surabaya mengalami penghentian operasional seluruh layanan bus kota reguler sejak 1 September 2022, termasuk pada beberapa jalur trayek utama dari Terminal Purabaya. Penghentian ini terjadi setelah pandemi Covid-19 dan disusul oleh berbagai kendala seperti kekosongan

unit bus laik jalan sehingga beberapa trayek tidak lagi dioperasikan.²⁰² Penghentian operasional bus kota DAMRI juga berlangsung tepat dua belas hari setelah layanan Trans Jatim secara resmi diperkenalkan pada tanggal 19 Agustus 2022, selain itu, keputusan pemberhentian operasional ini terjadi dua hari sebelum kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) pada tanggal 3 Agustus 2022 turut memengaruhi kondisi operasional bus kota DAMRI.²⁰³



Gambar 4.15 Spanduk Pemberhentian Operasional Bus Kota DAMRI di Terminal Purabaya

Sumber: Commons, [https://commons.](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Spanduk_pemberhentian_operasional_bus_kota_Perum_DAMRI_di_Surabaya_(2022))

[/File:Spanduk_pemberhentian_operasional_bus_kota_Perum_DAMRI_di_Surabaya_\(2022\)](#), diunduh pada 25 April 2025.

Berdasarkan surat tembusan dari Balai Pengamatan Transportasi Darat (BPTD), yang telah dikonfirmasi oleh pihak staf administrasi Terminal Purabaya, Cipto Widyanto, menyatakan bahwa pihak terminal menerima surat tembusan tersebut dari BPTD yang menyampaikan penghentian operasional bus kota

²⁰² Tribun Jatim.com, “Bus Damri di Terminal Purabaya Berhenti Beroperasi Mulai 1 September 2022”, [online], <https://jatim.tribunnews.com/bus-damri-di-terminal-purabaya-berhenti-beroperasi-mulai-1-september-2022>, diakses pada 25 April 2025.

²⁰³ Nyoman Ary Wahyudi, “Ini Alasan Pertamina Naikkan Harga BBM per 3 Agustus 2022”, [online], <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220803/44/1562540/ini-alasan-pertamina-naikkan-harga-bbm-per-3-agustus-2022>, diakses pada 1 Mei 2025.

DAMRI.²⁰⁴ DAMRI resmi menghentikan operasional bus kota reguler di Surabaya pada tiga trayek utama, sebagai berikut:

“(1)P3: Sidoarjo–Tol Sidoarjo–Tol Waru–Dupak–JMP–Semut, (2) P4: Purabaya–Tol Waru–Demak–Tanjung Perak, (3) P8: Purabaya–Tol Waru–Tol Tandes–Tambak Osowilangun.”²⁰⁵

Tiga trayek bus kota DAMRI menghubungkan beberapa titik penting seperti Pasar Larangan, Tanjung Perak, Bungurasih, dan Osowilangun, yang dilayani oleh 20 armada bus kota DAMRI. Setelah pemberhentian operasional bus kota, Perum DAMRI hanya menjalankan layanan bus bandara, bus pariwisata, dan bus Trans Jatim sebagai fokus operasionalnya.²⁰⁶

4.3 Dampak Keberadaan Bus Kota DAMRI bagi Masyarakat Surabaya

4.3.1 Dampak Sosial

Pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya sejak tahun 1975 hingga 2022 memiliki dimensi yang kompleks. Kehadiran bus kota DAMRI di Surabaya menjawab kebutuhan masyarakat akan transportasi massal yang memadai. Pada tahun 1975, bus kota DAMRI mulai beroperasi di Surabaya bekerja sama dengan pemerintah kota, dan jumlah armadanya terus bertambah, dari 50 bus pada 1976 menjadi 92 bus pada 1978. Perluasan trayek dan peningkatan kapasitas angkut memberikan akses yang lebih luas bagi masyarakat ke berbagai wilayah kota, termasuk ke tempat bekerja, sekolah, pusat perbelanjaan, dan fasilitas publik

²⁰⁴ Febrianto Ramadani, “Operasional Bus Damri Dihentikan, Begini Penjelasan dari Pihak Terminal Purabaya, [online], <https://surabaya.tribunnews.com/2022/09/05/operasional-bus-damri-dihentikan-begini-penjelasan-dari-pihak-terminal-purabaya>, diakses pada 1 Mei 2025.

²⁰⁵ Zainuddin, “Daftar Bus Damri Yang Berhenti Beroperasi di Terminal Bungurasih, Sidoarjo”, [online], <https://suryamalang.tribunnews.com/2022/09/05/daftar-bus-damri-yang-berhenti-beroperasi-di-terminal-bungurasi-sidoarjo>, diakses pada 1 Mei 2025.

²⁰⁶ Infodis.id, “20 Armada Bus Damri di Surabaya Berhenti Beroperasi, Akibat Operasional Mahal dan Kenaikan Harga BBM”, [online], <https://infodis.id/20-armada-bus-damri-di-surabaya-berhenti-beroperasi-akibat-operasional-mahal-dan-kenaikan-harga-bbm/>, diakses pada 1 Mei 2025.

lainnya. Hal ini berkontribusi langsung pada peningkatan kualitas hidup masyarakat, terutama bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi.²⁰⁷

Hadirnya bus kota DAMRI khusus wanita juga memberikan ruang transportasi yang lebih aman dan nyaman bagi perempuan.²⁰⁸ Kebijakan peluncuran bus kota khusus wanita di Surabaya dilakukan oleh Wali Kota Tri Rismaharini sebagai respons atas tingginya kasus pelecehan dan kekerasan seksual terhadap perempuan di angkutan umum, terutama terinspirasi dari kasus di Jakarta. Pada tahun 2012, Pemerintah Kota Surabaya dengan DAMRI meluncurkan 6 unit bus khusus wanita yang dioperasikan sepenuhnya oleh awak perempuan, mulai dari pengemudi hingga kondektur, dengan tujuan memberikan rasa aman dan nyaman bagi penumpang perempuan. Selain itu, bus kota DAMRI juga menjadi ruang interaksi sosial yang mempertemukan masyarakat dari berbagai latar belakang ekonomi dan sosial. Interaksi ini dapat membangun pemahaman dan toleransi antarwarga kota, serta memperkuat integrasi sosial di tengah pesatnya urbanisasi.²⁰⁹

Kehadiran bus kota DAMRI juga membawa dampak negatif, terutama bagi moda transportasi seperti bemo. Sejak DAMRI memonopoli trayek di tengah kota, terjadi penurunan pendapatan bagi pengemudi bemo, hingga terjadi aksi protes dan demonstrasi dari para sopir bemo yang trayeknya digantikan oleh bus kota. Perubahan sistem transportasi ini juga mengubah pola interaksi ekonomi dan sosial masyarakat. Sebagian masyarakat merasa dirugikan oleh kebijakan. Hal ini menunjukkan bahwa perkembangan transportasi tidak selalu diterima secara mulus oleh semua lapisan masyarakat, dan dapat menimbulkan gesekan sosial jika tidak disertai kebijakan transisi yang adil.

²⁰⁷ Mutiaulfah, “Peran Sarana Angkutan Umum Dalam Aktivitas Ekonomi Dan Sosial Masyarakat Di Kota Pekanbaru”, dalam *Jurnal Menara Ilmu*, Vol. 11, No.74, 2017, hlm.134.

²⁰⁸ Cocos Nusi Vera, “Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Bus Kota Damri Khusus Wanita Di Surabaya”, dalam *Skripsi* pada Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, 2013, hlm.5.

²⁰⁹ Efa Rubawati Syaifuddin, “Difusi Inovasi Program Bus Suroboyo pada Masyarakat”, dalam *Jurnal JUITIK*, Vol.2.No. 3, 2022, hlm.136.

Pada awal dekade tahun 2010 bus kota DAMRI menghadapi tantangan baru, seperti persaingan dengan angkutan daring, kenaikan harga bahan bakar, dan penurunan jumlah penumpang harian, terutama pada tahun 2019 saat pandemi Covid-19 dan pemberlakuan PSBB serta PPKM. Akibatnya, pada tanggal 1 September 2022, seluruh operasional bus kota DAMRI di Surabaya resmi dihentikan, dan layanan bus kota dioperasikan oleh perusahaan otobus swasta. Pemberhentian operasional bus kota DAMRI di Surabaya membawa dampak sosial yang cukup signifikan bagi masyarakat. Sopir dan kernet bus kehilangan pekerjaan secara mendadak, sehingga berdampak pada kesejahteraan keluarga mereka.

Penumpang yang selama ini mengandalkan layanan bus kota DAMRI harus mencari alternatif transportasi lain dan berpotensi menambah biaya serta waktu perjalanan. Salah satu penumpang trayek P8 yang melayani rute dari Terminal Purabaya menuju Terminal Tambak Osowilangun (TOW) mengalami dampak langsung akibat penghentian operasional bus kota DAMRI. Berdasarkan keterangan dari sumber, penumpang harus mencari alternatif moda transportasi lain dan transit atau melakukan perpindahan kendaraan di Jembatan Merah, yang menyebabkan ketidaknyamanan serta menambah beban waktu dan biaya perjalanan.²¹⁰ Kejadian ini mencerminkan perubahan signifikan dalam sistem transportasi Surabaya yang berdampak pada mobilitas masyarakat. Hal ini juga menandai babak baru dalam sejarah transportasi publik Surabaya,²¹¹ sekaligus menunjukkan perlunya adaptasi kebijakan transportasi yang responsif terhadap dinamika sosial, ekonomi, dan teknologi.

Pemerintah Kota Surabaya melalui Suroboyo Bus menambah rute baru dari Terminal Intermoda Joyoboyo ke Terminal TOW.²¹² Rute Suroboyo Bus menuju Terminal TOW mulai diberlakukan secara permanen pada September 2022 setelah

²¹⁰ Wawancara dengan Indra, Surabaya, 6 September 2022.

²¹¹ Tribun Jatim.com, "Bus Damri di Terminal Purabaya Berhenti Beroperasi Mulai 1 September 2022", [online], <https://jatim.tribunnews.com/2022/09/05/bus-damri-di-terminal-purabaya-berhenti-beroperasi-mulai-1-september-2022>, diakses pada 25 April 2025.

²¹² lihat Lampiran M.

koridor R7/R8 diperpanjang untuk melayani penumpang dengan jangkauan lebih luas. Fasilitas Suroboyo Bus memberikan pengalaman yang cukup memuaskan bagi penumpang dari segi kenyamanan dan keamanan dengan kondisi bus yang bersih, fasilitas pendingin udara yang memadai, serta pengawasan ketat melalui pemasangan CCTV di setiap unit bus, ditambah adanya keberadaan kru yang responsif dalam menangani gangguan keamanan juga menambah rasa aman bagi penumpang.²¹³ Kendala yang masih dihadapi meliputi ketidaktepatan jadwal kedatangan bus dan jarak antar bus yang cukup lama sehingga menyebabkan penumpukan penumpang di halte tertentu, hal ini menunjukkan bahwa meskipun Suroboyo Bus telah berperan signifikan dalam menggantikan fungsi bus kota DAMRI, upaya pengembangan lebih lanjut masih diperlukan. Penumpang Suroboyo Bus mengharapkan adanya perluasan rute serta penambahan frekuensi armada agar layanan dapat menjangkau wilayah yang lebih luas, khususnya area dengan mobilitas tinggi.²¹⁴

4.3.2 Dampak Ekonomi

Pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya sejak tahun 1975 telah memberikan dampak ekonomi yang signifikan, baik secara langsung maupun tidak langsung, terhadap berbagai lapisan masyarakat dan sektor ekonomi, dari sudut pandang masyarakat sebagai konsumen, kehadiran bus kota DAMRI menyediakan alternatif transportasi yang terjangkau dan dapat diandalkan.²¹⁵ Sebelum adanya bus kota DAMRI, masyarakat Surabaya, terutama mereka yang berasal dari kalangan ekonomi menengah ke bawah sangat bergantung pada moda transportasi masa lalu seperti becak dan bemo, namun, moda transportasi ini seringkali memiliki tarif yang

²¹³ Wawancara dengan Adhimul Haafidh, Surabaya, 8 Mei 2025

²¹⁴ Wawancara dengan Adhimul Haafidh, Surabaya, 8 Mei 2025

²¹⁵ Kabar Harian, “Daftar Transportasi Umum di Surabaya Lengkap dengan Rutenya”, [online], <https://kumparan.com/kabar-harian/daftar-transportasi-umum-di-surabaya-lengkap-dengan-rutenya-246Sih9QY5I>, diakses pada 25 April 2025.

tidak terjangkau atau rute yang terbatas.²¹⁶ Tarif yang relatif murah dan jangkauan yang lebih luas dari bus kota DAMRI memungkinkan masyarakat untuk menghemat biaya transportasi dan mengalokasikan dana tersebut untuk kebutuhan lain seperti pangan, pendidikan, dan kesehatan. Lebih dari itu, aksesibilitas yang lebih baik ke berbagai wilayah kota juga membuka peluang bagi masyarakat untuk mencari pekerjaan yang lebih baik, mengakses layanan pendidikan dan kesehatan yang lebih berkualitas, serta berpartisipasi dalam kegiatan ekonomi yang lebih beragam.²¹⁷

Perum DAMRI sebagai perusahaan negara juga memberikan kontribusi ekonomi yang signifikan. Pengoperasian bus kota menciptakan lapangan kerja bagi ribuan pengemudi, kondektur, petugas perawatan, dan staf administrasi. Selain itu, Perum DAMRI juga menjadi penggerak bagi industri pendukung seperti bengkel, pemasok suku cadang, dan penyedia bahan bakar. Investasi Pemerintah Kota Surabaya dalam penyediaan infrastruktur transportasi seperti halte, terminal, dan jalan juga memberikan dampak positif bagi sektor konstruksi dan properti,²¹⁸ namun, perlu diakui bahwa pengoperasian bus kota DAMRI juga menimbulkan beberapa dampak ekonomi negatif.

Persaingan dengan moda transportasi umum seperti bemo seringkali menyebabkan penurunan pendapatan bagi pengemudi bemo, yang dapat menimbulkan masalah ekonomi. Selain itu, subsidi pemerintah untuk operasional bus kota DAMRI juga menimbulkan distorsi pasar dan menghambat perkembangan sektor transportasi swasta. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surabaya menciptakan kebijakan yang seimbang dan adil, yang dapat mendukung perkembangan sistem transportasi perkotaan secara keseluruhan tanpa merugikan pihak-pihak tertentu, yang terealisasi melalui program *feeder* Wirawiri Surabaya. Wirawiri diciptakan sebagai layanan angkutan pengumpan yang terintegrasi dengan moda

²¹⁶ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, *op.cit.*, hlm.134.

²¹⁷ Samsul Ode, *et. al.*, “Implementasi Transportasi Terintegrasi Di Perkotaan”, dalam *Jurnal Kebijakan Publik*, Vol. 14, No. 3, 2023, hlm.72.

²¹⁸ Farida Sekti Pahlevi, *loc.cit.*

angkutan massal cepat (AMC) seperti Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo. Tujuannya adalah untuk menjangkau wilayah atau jalan yang sempit di Surabaya yang tidak dapat dilalui oleh bus besar (*trunk*), sehingga memudahkan mobilitas masyarakat di berbagai penjuru kota, termasuk kawasan perkampungan.

Selain itu, program *feeder* Wirawiri juga merupakan upaya untuk memberdayakan sopir angkot eksisting di Surabaya. Pada tahap awal pengoperasian, sebanyak 320 kru yang terdiri dari pemilik maupun sopir angkot lama direkrut dan diberdayakan sebagai pengemudi (*driver*) dan asisten pengemudi (*helper*) *feeder*.²¹⁹ Dengan demikian, *feeder* Wirawiri tidak hanya berfungsi sebagai penunjang transportasi umum besar, tetapi juga sebagai solusi untuk mendukung dan meningkatkan kesejahteraan sopir angkot yang sebelumnya beroperasi secara mandiri.²²⁰ Secara keseluruhan, latar belakang diciptakannya *feeder* Wirawiri adalah untuk memperbaiki sistem transportasi umum di Surabaya dengan menyediakan layanan pengumpan yang efisien dan terintegrasi, sekaligus memberikan peluang kerja dan memberdayakan sopir angkot lama agar tetap memiliki penghasilan dan peran dalam sistem transportasi kota yang baru²²¹

Bus kota DAMRI menghadapi berbagai tantangan ekonomi seperti persaingan dengan angkutan daring, kenaikan harga bahan bakar, dan penurunan jumlah penumpang harian, yang semakin memburuk setelah pandemi Covid-19 dengan penerapan PSBB dan PPKM. Akibatnya pada 1 September 2022, seluruh operasional bus kota DAMRI di Surabaya dihentikan dan digantikan oleh layanan bus yang dioperasikan oleh perusahaan otobus swasta. Penghentian operasional ini menimbulkan dampak ekonomi yang signifikan, terutama bagi para sopir dan kernet bus yang kehilangan pekerjaan utama mereka dan juga masyarakat yang bergantung pada sektor transportasi ini. Penutupan operasional tiga trayek bus kota

²¹⁹ SurabayaToday, “Wira Wiri Suroboyo Dioperasikan, Integrasikan Transportasi Umum di Kota Pahlawan”, [online], <https://www.surabayatoday.id/2023/03/02/wira-wiri-suroboyo-dioperasikan-integrasikan-transportasi-umum-di-kota-pahlawan/>, diakses pada 25 April 2025.

²²⁰ Putri Abidah Fauziyyah, *loc.cit.*

²²¹ Annurya Hamida, *op.cit.*, hlm.2265.

DAMRI di Surabaya, yaitu trayek P8, P4, dan P3, juga berdampak terhadap para awak bus dan pedagang di Terminal Tambak Osowilangun (TOW).

Terminal TOW merupakan titik transit utama bagi penumpang bus kota DAMRI, sehingga arus penumpang yang melewati terminal secara langsung mendukung aktivitas perdagangan di kawasan tersebut. Keputusan penutupan trayek bus kota DAMRI bukan merupakan wewenang pihak terminal, melainkan merupakan kebijakan dari pemerintah pusat sebagai pengelola bus kota DAMRI. Pihak terminal TOW mengaku terkejut dengan keputusan tersebut karena terminal yang sebelumnya telah berupaya untuk diramaikan kembali setelah mengalami masa sepi karena pandemi Covid-19, kembali menjadi sepi akibat penghentian operasional bus kota DAMRI.²²²

Setelah penutupan trayek, terjadi penurunan drastis jumlah penumpang yang melewati terminal, yang berimbas pada menurunnya volume pembeli di toko dan warung milik para pedagang. Berdasarkan keterangan dari Ketua Persatuan Toko dan Warung Kompleks Terminal TOW, penurunan arus penumpang menyebabkan pendapatan pedagang mengalami kemerosotan yang cukup tajam. Kondisi ini memperburuk situasi ekonomi para pedagang yang sebelumnya mulai pulih dari dampak pandemi Covid-19.²²³ Penurunan pendapatan mencerminkan ketergantungan ekonomi pedagang pada mobilitas penumpang bus kota DAMRI, para pedagang menghadapi kesulitan finansial yang dapat mengancam kelangsungan usaha mereka. Peristiwa ini mencerminkan bagaimana perubahan kebijakan dalam sistem transportasi publik dapat mengganggu struktur ekonomi mikro di wilayah perkotaan, khususnya bagi kelompok masyarakat yang bergantung pada mobilitas dan aksesibilitas transportasi sebagai penopang utama aktivitas ekonomi mereka. Hal ini menandai babak baru dalam dinamika ekonomi lokal yang menuntut adanya kebijakan ekonomi dan transportasi yang lebih responsif dan berkelanjutan, guna mengantisipasi perubahan mobilitas masyarakat

²²² Wawancara dengan Imam Hidayat, Surabaya 6 September 2022.

²²³ Wawancara dengan Mulyono, Surabaya 6 September 2022.

serta menjaga stabilitas ekonomi masyarakat yang bergantung pada layanan transportasi publik.

Menanggapi keluhan masyarakat, Pemerintah Kota Surabaya memberikan solusi dengan penambahan rute baru melalui Suroboyo Bus, yaitu dari Terminal Intermoda Joyoboyo (TIJ) ke Terminal Tambak Osowilangun (TOW) dan sebaliknya. Pemerintah Kota Surabaya merespons dengan menambah enam armada Suroboyo Bus yang melewati 42 halte setiap hari.²²⁴ Penumpang dapat transit di TIJ untuk melanjutkan ke Terminal Purabaya dengan pembayaran sekali saja secara nontunai menggunakan QRIS atau *e-money*. Meskipun jumlah penumpang Suroboyo Bus di rute baru ini masih belum banyak, pihak terminal terus melakukan sosialisasi untuk meningkatkan pemahaman penumpang bahwa transit di TIJ lebih praktis dan ekonomis.²²⁵ Kebijakan ini menjadi langkah strategis untuk mengisi kekosongan armada dan mengurangi dampak negatif penutupan trayek bus kota DAMRI, sekaligus menjaga stabilitas ekonomi lokal yang bergantung pada layanan transportasi publik, namun, situasi ini juga menandai perlunya kebijakan transportasi yang lebih responsif dan berkelanjutan guna mengantisipasi perubahan mobilitas masyarakat dan mendukung pelaku ekonomi mikro di sekitar terminal.

4.3.3 Dampak Lingkungan

Pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya sejak tahun 1975 telah memberikan dampak lingkungan yang signifikan terhadap kondisi ekosistem perkotaan dan kualitas hidup masyarakat, dari sudut pandang lingkungan kehadiran bus kota DAMRI berperan penting dalam menekan laju pertumbuhan kendaraan pribadi di Surabaya. Pada dekade 1980, rata-rata jumlah penumpang bus kota DAMRI mencapai lebih dari 20.000 orang per hari.²²⁶ Angka ini menunjukkan bahwa keberadaan bus kota DAMRI secara nyata membantu mengurangi potensi emisi gas

²²⁴ Wawancara dengan Eni S. Fajarsari, Surabaya, 20 September 2022

²²⁵ M Sholahuddin, "Rute Baru Suroboyo Bus, Terminal Joyoboyo ke Terminal TOW", [online], <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01409123/rute-baru-suroboyo-bus-terminal-joyoboyo-ke-terminal-tow>, diakses pada 2 Mei 2025

²²⁶ Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, *op.cit.*, *loc.cit.*

buang dari kendaraan pribadi yang jumlahnya terus meningkat seiring pertumbuhan penduduk dan urbanisasi. Satu unit bus mampu mengangkut puluhan penumpang sekaligus, konsumsi bahan bakar per individu menjadi jauh lebih efisien, sehingga turut menurunkan tingkat polusi udara di Surabaya.

Selain itu, perkembangan moda transportasi publik bus kota DAMRI juga mendorong pemerintah kota melakukan penataan ruang dan jalur transportasi yang lebih ramah lingkungan. Pada masa pemerintahan Tri Rismaharini (2010–2020), dilakukan revitalisasi terminal dan penambahan ruang terbuka hijau di sekitar halte serta terminal bus. Upaya ini tidak hanya memperbaiki estetika kota, tetapi juga meningkatkan kualitas udara dan mengurangi efek panas di kawasan perkotaan. Revitalisasi terminal, seperti yang dilakukan di Terminal Joyoboyo, melibatkan penataan ulang tata letak, penambahan fasilitas publik yang lebih bersih dan nyaman, serta penghijauan di area sekitar terminal.²²⁷ Penanaman pohon dan pembuatan taman di sekitar halte dan terminal bus menjadi salah satu langkah nyata yang diambil untuk menekan polusi udara dan memberikan ruang terbuka yang dapat menyerap panas, sehingga suhu di kawasan tersebut menjadi lebih sejuk.

Dampak positif dari pengembangan transportasi publik di Surabaya semakin terasa dengan hadirnya inovasi seperti Suroboyo Bus yang mulai beroperasi pada tahun 2018. Suroboyo Bus memperkenalkan sistem pembayaran menggunakan sampah botol plastik, di mana masyarakat dapat menukarkan botol plastik bekas sebagai tiket naik bus. Inovasi ini tidak hanya mendorong masyarakat untuk beralih ke transportasi umum, tetapi juga mengedukasi dan melibatkan masyarakat dalam pengelolaan sampah plastik, yang selama ini menjadi salah satu sumber pencemaran lingkungan di Surabaya. Pada tahun 2019, program ini berhasil mengumpulkan lebih dari 39 ton sampah botol plastik setiap bulannya.²²⁸

²²⁷ Pemerintah Kota Surabaya, “Terminal Intermoda dan Gedung Parkir Joyoboyo Berkonsep Green Building”, [online], <https://surabaya.go.id/id/berita/53067/terminal-intermoda-dan-gedung-parkir-joyoboyo-berkonsep-green-building>, diakses pada 19 Juni 2025.

²²⁸ Indah Prabawati dan Firda Aprilian Putri, “Evaluasi Pelaksanaan Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Publika*, Vol.8, No.4, 2020, hlm.5.

Hal ini menunjukkan bahwa transportasi publik tidak hanya berperan dalam mengurangi polusi udara, tetapi juga dapat menjadi solusi inovatif untuk masalah lingkungan lainnya, seperti pengelolaan sampah plastik.

Dengan demikian, keberadaan bus kota DAMRI dan inovasi transportasi publik lainnya di Surabaya terbukti memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan, baik melalui pengurangan emisi, efisiensi energi, penataan ruang kota yang lebih hijau, hingga pengelolaan sampah plastik, namun, tantangan dalam pengelolaan limbah operasional dan kesinambungan program ramah lingkungan juga harus dijaga melalui kolaborasi antara pemerintah, operator transportasi, dan masyarakat, sehingga manfaat lingkungan yang dihasilkan dapat terus berkelanjutan dan memberikan dampak positif jangka panjang bagi kota Surabaya. Dengan upaya yang konsisten dan inovatif, transportasi publik di Surabaya dapat menjadi contoh nyata dalam mewujudkan kota yang lebih bersih, sehat, dan berkelanjutan.

BAB 5

KESIMPULAN

Surabaya sebagai pusat perdagangan dan industri telah mendorong kebutuhan akan sistem transportasi yang efisien dan andal untuk menunjang mobilitas masyarakat serta distribusi barang. Pertumbuhan ekonomi yang pesat di kota ini menuntut adanya moda transportasi massal yang mampu melayani berbagai lapisan masyarakat dan menghubungkan pusat-pusat aktivitas utama. Pengenalan awal transportasi massal di Surabaya dimulai dengan trem kuda pada tahun 1889, yang kemudian beralih ke trem uap dan selanjutnya trem listrik. Setiap pergantian moda transportasi ini didasari oleh kebutuhan akan peningkatan efisiensi, kapasitas angkut yang lebih besar, serta penanganan masalah teknis seperti biaya pemeliharaan kuda yang tinggi, risiko kecelakaan pada trem uap, dan keterbatasan kapasitas. Trem menjadi tulang punggung transportasi di Surabaya, berperan penting menghubungkan pusat perdagangan, pelabuhan, dan kawasan permukiman. Seiring berjalannya waktu, berbagai kendala teknis, masalah keselamatan, dan keterbatasan jalur menyebabkan trem perlahan-lahan digantikan oleh moda transportasi bermotor seperti becak, bemo dan bus, khususnya setelah kemerdekaan Indonesia.

Setelah kemerdekaan Indonesia, banyaknya penduduk Surabaya akibat urbanisasi dan migrasi besar-besaran memberikan tekanan signifikan pada

infrastruktur transportasi kota. Sebagai ibu kota Provinsi Jawa Timur, Surabaya menjadi tujuan utama perpindahan penduduk dari berbagai daerah. Pembagian Surabaya menjadi tiga kawasan besar serta pemekaran wilayah juga mempengaruhi kebutuhan transportasi di setiap wilayah kota. Keadaan tersebut mendorong Pemerintah Kota Surabaya untuk menyediakan moda transportasi massal yang mampu mendukung kelancaran mobilitas penduduk dan perkembangan wilayah kota. Pemerintah Kota Surabaya di bawah kepemimpinan Raden Soeparno (1974–1979) menginisiasi pengoperasian bus kota DAMRI pada tahun 1975 dengan armada awal sebanyak 20 unit yang melayani tiga trayek utama, dan dalam waktu singkat, berkembang pesat hingga mencapai 92 unit pada tahun 1978.

Wali Kota Poernomo Kasidi memiliki peran yang sangat berpengaruh dalam pengembangan bus kota DAMRI di Surabaya melalui upayanya memodernisasi dan mengintegrasikan infrastruktur transportasi publik. Pada masa kepemimpinannya (1984–1994), Poernomo Kasidi menambahkan armada bus tingkat baru dan membangun Terminal Purabaya di Bungurasih sebagai terminal utama untuk mengurangi kemacetan di pusat kota, sekaligus memperbaiki infrastruktur jalan di kawasan bisnis baru guna mendukung kelancaran operasional bus dan aktivitas ekonomi kota. Langkah - langkah ini menjadi bagian dari transformasi Surabaya menjadi kota metropolitan modern yang tertata rapi dan manusiawi, yang secara langsung meningkatkan kualitas layanan angkutan umum seperti DAMRI.

Transformasi besar bus kota di Surabaya terjadi pada masa Tri Rismaharini (2010–2020). Kenyamanan dan keamanan transportasi publik ditingkatkan melalui inovasi seperti bus khusus wanita serta peluncuran Suroboyo Bus. Selain itu, munculnya BRT ramah lingkungan yang menerima sampah plastik sebagai alat pembayaran menjadi terobosan unik yang mengintegrasikan solusi lingkungan dengan layanan transportasi. Langkah-langkah ini berhasil meningkatkan citra dan daya saing angkutan umum Surabaya di mata masyarakat, meskipun operasional bus kota DAMRI dihentikan sejak 1 September 2022 karena pandemi dan kenaikan BBM. Secara sosial, kehadiran bus kota DAMRI telah memberikan akses transportasi massal yang luas dan terjangkau, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, serta menjadi sarana interaksi sosial yang memperkuat integrasi warga

kota. Secara ekonomi bus kota DAMRI menyediakan transportasi terjangkau, menciptakan lapangan kerja, dan mendukung sektor ekonomi mikro, namun, keberadaan bus kota DAMRI juga berdampak negatif terhadap transportasi lain seperti bemo, yang mengalami penurunan pendapatan dan memicu protes dari para pengemudinya dan penghentian operasional bus kota DAMRI menyebabkan hilangnya pendapatan bagi pekerja dan pelaku usaha yang bergantung pada mobilitas penumpang. Selain itu, pengoperasian bus kota DAMRI dan inovasi transportasi publik di Surabaya memberikan dampak positif signifikan terhadap lingkungan, bus kota DAMRI membantu mengurangi polusi udara dengan menekan pertumbuhan kendaraan pribadi dan meningkatkan efisiensi energi. Revitalisasi terminal dan penambahan ruang terbuka hijau memperbaiki kualitas udara dan mengurangi efek panas kota.

Analisis terhadap perkembangan bus kota dalam kaitannya dengan perubahan sosial dan kebijakan menunjukkan bahwa setiap transformasi moda transportasi dipengaruhi oleh faktor urbanisasi, pertumbuhan jumlah penduduk, serta kebijakan pemerintah kota. Pengembangan transportasi bus, dengan pengadaan bus kota DAMRI, diarahkan untuk meningkatkan efisiensi, kapasitas, dan kenyamanan layanan transportasi publik, namun, pergeseran penggunaan kendaraan pribadi tetap tinggi akibat keterbatasan kenyamanan pada bus kota. Upaya penataan transportasi, meliputi penerapan sistem satu arah, sistem dua arah, pembangunan jalan layang, serta integrasi moda transportasi, mencerminkan adanya adaptasi kebijakan yang dinamis dalam mengatasi kemacetan dan memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Tantangan utama yang dihadapi adalah integrasi antar moda, peningkatan kualitas layanan, serta perubahan perilaku masyarakat agar lebih memilih transportasi publik dibandingkan kendaraan pribadi.

Kebijakan transportasi di Surabaya sangat dipengaruhi oleh dinamika politik, ekonomi, dan sosial yang terus berkembang. Setiap wali kota membawa strategi dan pendekatan berbeda sesuai tantangan zamannya, mulai dari penataan sistem angkutan umum pada masa Raden Soeparno, pengembangan infrastruktur dan penambahan armada di era Moechadji Widjaja dan Poernomo Kasidi, hingga modernisasi layanan serta integrasi moda transportasi pada masa Tri Rismaharini

dan Eri Cahyadi. Keberhasilan pengelolaan transportasi publik di Surabaya sangat ditentukan oleh sinergi antara kebijakan pemerintah dan partisipasi masyarakat. Komitmen berkelanjutan pemerintah kota tercermin dalam upaya integrasi antarmoda, pengembangan sistem *feeder*, penambahan rute, pembangunan halte modern, digitalisasi layanan, serta peningkatan kenyamanan dan keamanan armada bus kota, untuk mendorong masyarakat agar lebih memilih menggunakan transportasi publik.

Secara keseluruhan, perkembangan bus kota DAMRI di Surabaya merupakan hasil interaksi yang kompleks antara faktor historis, kebijakan pemerintah, kebutuhan masyarakat, dan tantangan urbanisasi yang terus berkembang dari masa ke masa. Transformasi moda transportasi massal, mulai dari pengenalan pertama trem kuda, pengoperasian bus kota DAMRI hingga hadirnya Suroboyo Bus dan sistem angkutan *feeder* WiraWiri, memperlihatkan bahwa sistem transportasi kota senantiasa beradaptasi dengan perubahan zaman serta kebutuhan mobilitas warga. Upaya integrasi, modernisasi, dan penataan sistem transportasi yang berkelanjutan menjadi kunci dalam mewujudkan layanan bus kota yang efisien, aman, dan mampu mendukung pertumbuhan kota secara berkelanjutan.

DAFTAR SUMBER

Arsip

Keputusan Walikota Surabaya Nomor 29 Tahun 2000 Tentang Penataan Penyelenggaraan Moda Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum

Keputusan Walikota Surabaya Nomor 46 Tahun 2000 Tentang Kelas Jalan Di Kota Surabaya

Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 103 Tahun 1998 Tentang Tata Cara Penyelesaian Izin Usaha Angkutan Umum Di Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya

Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 20 Tahun 1994 Tentang Pemasangan Rambu Tempat Pemberhentian Bis Di Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya

Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 31 Tahun 1994 Tentang Rencana Pembangunan Lima Tahun (REPELITA) Keenam Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya

Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 10 Tahun 1980 Tentang Penetapan Sementara Sisa Perhitungan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Tahun Anggaran 1979/1980.

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya

Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 23 Tahun 1978 Tentang Master Plan Surabaya 2000.

Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 5 Tahun 1975 Tentang Pengadaan Dan Retribusi Penerangan Untuk Jalan-Jalan Umum.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1984 Tentang Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI

Peraturan Walikota Surabaya Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang Umum (Mikrolet), Tarif Angkutan Bus Kota (Angkutan Perbatasan) Dan Tarif Angkutan Taksi Argometer Dalam Wilayah Kota Surabaya

Peraturan Walikota Surabaya Nomor 56 Tahun 2021 Tentang Tarif Layanan Bus Surabaya Pada Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Buku

Astuti, Sri Retna. *Pembangunan Pelabuhan Surabaya Dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitarnya Pada Abad XX*, Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya, 2016

Basundoro, Purnawan. *Sejarah Pemerintah Kota Surabaya Sejak Masa Kolonial Sampai Masa Reformasi (1906-2012)*. Yogyakarta: Elmatara Publishing, 2012.

Direktorat Jenderal Penataan Ruang, *Sejarah Penataan Ruang Indonesia*, Jakarta: Pemerintah Indonesia Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2003

Gottschalk, Louis. *Mengerti Sejarah, Penerjemah Nugroho Notosutanto* Jakarta: UI Press, 1986

Kartodirdjo, Sartono. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah* Jakarta: PT gramedia Pusaka Utama, 1993.

Kementerian Perhubungan, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, Jakarta : Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2011.

Kementerian Perhubungan, *Rencana Induk Perkeretaapian Nasional*, Jakarta : Direktorat Jendral Perkeretaapian, 2011.

Larry, N Gerston. *Public Policy Making: An Introduction Fifth Edition*, Boston: Houghton Mifflin Company, 2002.

Mansyur, Alif Ilman. *et.al., Sosiologi Perkotaan*, Bandung: Widina Bhakti Persada, 2023.

Milatia, N Setia N. *Laporan Keuangan Perusahaan Perum DAMRI*, Jakarta: Perusahaan Umum DAMRI, 2022.

Nasution, M. N. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Gahlia Indonesia, 2004.

Nurhayati, Yanti. *Sejarah Kereta Api Indonesia*, Klaten: CV Rizki Mandiri, 2014.

Pemerintah Kota Surabaya, *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah*, (Surabaya: RTRW Kota Surabaya, 2016).

Sjamsuddin, Helius. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Penerbit Ombak, 2016.

Sunarlan, *et.al.*, *Pedoman Penyusunan Karya Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember* Yogyakarta: Laksbang pressindo, 2018.

Sunarlan, *et.al.*, *Pedoman Penyusunan Karya Tulis Ilmiah Prodi Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember* Yogyakarta: Laksbang PRESSindo, 2001.

Sunjayadi, *Pariwisata di Hindia-Belanda 1891-1942*, Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2019.

Skripsi, Tesis dan Jurnal

Achmad Akmal Maulana, “Perkembangan Ekonomi Kawasan Jembatan Merah Masa Pemerintahan Walikota Moestadjab Tahun 1952-1956”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 15, No. 2, 2024. hlm. 3-4.

Achmad Farhan Dwi Kusuma, “Analisis Kebijakan Suroboyo Bus Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Surabaya Melalui Probelm Tree Analysis”, dalam *Jurnal Sosial dan Humaniora*, Vol. 1, No. 4, 2024. hlm. 128-139.

Aditianata, “Fenomena Tata Guna Lahan, Perumahan dan Transportasi dalam Perkembangan Kota-Kota Besar (Kasus: Kota Surabaya dan Metropolitan GKS Plus)”, dalam *Jurnal Planesa*, Vol.5 No.1, 2014. hlm.41.

Amalia Nala Rohmatal Aza, “Kesesuaian Kualitas Pelayanan Suroboyo Bus Bagi Masyarakat Pengguna Tranportasi Massal di Wilayah Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, Vol. 1, No. 1, 2023. hlm. 95-106.

Andrik Sulistyawan, “Trem OJS di Kota Surabaya tahun 1889-1930”, dalam *Jurnal VERLEDEN*, Vol. 1, No. 2, 2013. hlm. 127-129.

Annisa Damaiyanti Nurdiana dan Calvin Edo Wahyudi, “Efektivitas Suroboyo Bus dalam Mengatasi Kemacetan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol.12, No.3, 2023, hlm.335.

Annisa Lutfhia Ulfa, *et.al.*, “Estimasi Emisi Gas Rumah Kaca Dari Operasional Bus Rapid Transit (BRT) Berdasarkan Model International Vehicle Emission Serta Potensi Reduksi Emisi Dari Operasional BRT Di Kota Semarang”, dalam *Jurnal Teknik Lingkungan*, Vol.6, No.3, 2017. hlm.4.

Annurya Hamida, “Implementasi Program Wira Wiri Suroboyo Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Publika*, Vol. 11, No. 4, 2023. Hlm. 2663

- Anwar Syarif, "Pengungsian Korban Peristiwa 10 November Tahun 1945-1948", dalam Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Airlangga 2015. hlm 47.
- Arga Satria Arsandi dan Dimas Wahyu R, "Dampak Pertumbuhan Penduduk Terhadap Infrastruktur di Kota Semarang", dalam *Jurnal Riptek*, Vol.12, No.1, 2018. hlm.56.
- Arga Satria Arsandi, *et.al.*, "Hubungan Pertumbuhan Penduduk dan Infrastruktur di Kota Semarang", dalam *Jurnal Karya Teknik Sipil*, Vol.6, No.4, 2017. hlm.16.
- Armando Soares, *et.al.*, "Peranan Pemerintah Daerah Dalam Perencanaan Pembangunan Daerah", dalam *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, Vol.4, No.2,2015. hlm.231.
- Binti Azizaton Nafi'ah, "Kajian Ekonomi Politik Transportasi Massa: Studi Kasus Kebijakan Transportasi Massa Di DKI Jakarta", dalam *Jurnal Jejaring Administrasi Publik*, Vol.12, No.2, 2020, hlm. 173.
- Budi Rahardjo, "Pengembangan Infrastruktur Jaringan Jalan Rel Di Surabaya Metropolitan Area", dalam *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 2, No. 2, 2016. hlm. 72.
- Budi Rajab, "Negara Orde Baru: Berdiri Di Atas Sistem Ekonomi Dan Politik Yang Rapuh", dalam *Jurnal Sosiohumaniora*, Vol.6, No.3, 2004. hlm.183.
- Chandra Fandy Ashidiqi, "Perkembangan Pemukiman Eropa Di Surabaya Tahun 1910-1930", dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 5, No. 3, 2017. hlm. 2-4.
- Daumar Mike Pahutar, *et.al.*, "Relasi Permukiman Dan Moda Transportasi Di Kota Padang Tahun 1957-2017", dalam *Jurnal Ilmu Humaniora*, Vol. 05, No. 1, 2021.
- Dea Puspita Anggraeni, *et.al.*, "Analisis Peningkatan Jumlah Transportasi Kota Surabaya Menggunakan Sistem Dinamik", dalam *Jurnal Multidisiplin Ilmu*, Vol. 3, No. 2, 2024. hlm. 238.
- Dela Eka Puspitasari dan Agus Trilaksana, " Surabaya Sebagai Kota Adipura Pada Masa Kepemimpinan Poernomo Kasidi Pada Tahun 1984-1994", dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.4, No.2, 2016. hlm. 376.
- Devi Susiati, "Alternatif Transportasi Publik Berkelanjutan di Kota Surabaya", dalam *Journal Communnity Development*, Vol.5 No. 3, 2024. hlm. 5657-5656.
- Devita Anita Putri, "Kawasan Industri Rungkut Tahun 1965-1980" dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.6, No.2,2018. hlm.71.

- Diah Ayu Bintari dan Nur Fadjrih Asyik, “Pengaruh Perencanaan Strategi dan Kepuasan Kerja Terhadap Kinerja PT SIER Surabaya”, dalam *Jurnal Ilmu dan Riset Akuntansi*, Vol.7, No.4, 2018. hlm.2.
- Diva Teguh Respati, “Transportasi Publik Kota Terpadu Kota Baru Bandar Kemayoran”, dalam *Jurnal Reksabumi*, Vol. 2, No. 2, 2023.
- Dyah Ayu, *et.,al*, “Analisis Kinerja Bus Suroboyo Rute Barat-Timur Terhadap Kepuasan Pelaku Transportasi”, dalam *Jurnal Teknik ITS*, Vol.8, No.2, 2019. hlm. 2.
- Efa Rubawati Syaifuddin, “Difusi Inovasi Program Bus Suroboyo Pada Masyarakat”, dalam *Jurnal JUITIK*, Vol.2.No. 3, 2022. hlm.136.
- Ellya Rosana, “Modernisasi Dalam Perspektif Perubahan Sosial”, dalam *Jurnal Al-Adyan*, Vol.10, No.1, 2015, hlm. 68.
- Endah Sri Hartatik, “Perkembangan Jalan Raya Di Pantai Utara Jawa Tengah Sejak Mataram Islam Hingga Pemerintah Daendels”, dalam *Jurnal Paramita: Historical Studies*, Vol.26, No.2, 2016, hlm. 156.
- Eni Setyowati, “Sejarah Transportasi Bus Esto dan Pengaruhnya Terhadap Perkembangan Kota Salatiga Tahun 1923-1942”, dalam *Skripsi Jurusan Ilmu Sejarah Jurusan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang* 2017. hlm. 37-41.
- Fidah Fitriya dan Septina Alrianingrum, “Peranan Majalah Panjebar Semangat Dalam Sosialisasi Kebijakan Program KB Pemerintah Orba di Surabaya Tahun 1970-1978”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.4, No.3,2016. hlm.697.
- Fitri Ramdhani Harahap, “Dampak Urbanisasi Bagi Perkembangan Kota Di Indonesia”, dalam *Jurnal Society*, Vol.1, No.1, 2013. hlm.36.
- Galuh Yuni Khoirul Nisah dan Sri Ana Handayani, “Pemukiman Liar di Surabaya Tahun 1970-2000” dalam *Jurnal Publika Budaya*, Vol. 2, No.1, 2014. Hlm. 59.
- Handinoto, “Surabaya Kota Pelabuhan (Surabaya Port City)”, dalam *Jurnal Dimensi Teknik Arsitektur*, Vol. 35, No. 1, 2007. hlm. 88-91.
- Hikmah Tri Susiloningtyas dan Nasution, “Dinamika Damri Sebagai Sarana Transportasi Di Surabaya Tahun 1970-1982”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.3, No.1, 2015, hlm.130.
- Hisyamuddin Salim, “Fenomena Urbanisasi Kota Surabaya (Studi Pertambahan Penduduk Berusia Muda)”, dalam *Prosiding Seminar Nasional*, 2023. hlm. 938-946.

- I G Krisnadi, “Jalur Trem Rambipuji-Balung-Puger: Penghubung Sosial Ekonomi Masyarakat di Kabupaten Jember Tahun 1913-1930”, dalam *Jurnal Historia*, Vol. 2, No. 2, 2020. hlm. 247-250.
- I Wayan Sukma Wijaya dan Ni Luh Putu Tejawati, “Dinamika Transportasi Umum di Kota Denpasar Tahun 1992-2018”, dalam *Jurnal Nirwasita*, Vol. 1, No. 2, 2021.
- Ikhsan Rosyid Mujahidul Anwari, “Sistem Transportasi Darat Perkotaan Surabaya Masa Kolonial 1900-1942”, dalam *Jurnal Mozaik Humaniora*, Vol.17, No.2, 2017, hlm. 215.
- Imam Sukadi, “Sistem Pemerintahan Indonesia dan Implikasinya dalam Kehidupan Berbangsa dan Bernegara”, dalam *Jurnal Hukum Bisnis Bonum Commune*, Vol.4, No.1, 2021. hlm.119.
- Iqbal Hastri Firmandani dan Agus Trilaksana, “Perkembangan Transportasi Darat (BUS) Di Probolinggo Tahun 1933-1956”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.11, No.3, 2021, hlm. 2.
- Ivank Evangelina dan Joyce M. Laurens, “Terminal Bus Tambak Osowilangun Baru di Surabaya”, dalam *Jurnal Dimensi Aristektur*, Vol.7, No.21, 2019. hlm.162.
- Jania Basir Rante Danun, “Dampak Peningkatan Jalan Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Mimika Provinsi Papua (Kasus Ruas Jalan Strategis Timika- Pomako – Dermaga Nusantara)”, dalam *Tesis Jurusan Teknik Perencanaan Prasarana Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin Makassar* 2007. hlm 36.
- Kartika Eka Sari, “Pelestarian Kawasan Pecinan Kembang Jepun Kota Surabaya Berdasarkan Persepsi Masyarakat”, dalam *Jurnal DIMENSI*, Vol. 38, No. 2, 2011. hlm. 89-100.
- Krisnadi Nasution, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Umum”, dalam *Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.8, No.16, 2012, hlm.120.
- Luthfi Hadi, “Pengaruh Kecepatan Kereta Api Terhadap Rel Tipe R.33 dengan R.54 Pada Jalan Rel Kereta Api Lintas Tebing Tinggi-Siantar”, dalam *Skripsi Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Medan Area Medan* 2023. hlm. 13-15.
- M. Miftahul Alim, “Hubungan Kondisi Lingkungan Fisik Dengan Kemacetan Lalu-Lintas Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 3, No. 2, 2012. hlm. 179-180.

- Mariatul Kibthiah, *et.al.*, “Suroboyo Bus Sebagai Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Transportasi*, Vol.23, No.1,2023, hlm.12.
- Marjum, “Proses Demokrasi Di Indonesia Masa Orde Baru (1996-1998), dalam *Jurnal Ilmiah Nizamia*, Vol.5, No.2, 2023.hlm.97.
- Mohd Rahmaddhoni Pratama dan Fitriyah, “Kepemimpinan Tri Rismaharini dalam Mengatasi Pengelolaan Sampah di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal f Education, Humaniora and Social Sciences (JEHSS)*, Vol 4, No. 1, 2021. hlm.181.
- Mutiaulfah, “Peran Sarana Angkutan Umum Dalam Aktivitas Ekonomi Dan Sosial Masyarakat Di Kota Pekanbaru”, dalam *Jurnal Menara Ilmu*, Vol. 11, No.74, 2017. hlm.134.
- Nadya Salma Shafira, “Strategi Bauran Promosi Dalam Mempertahankan Eksistensi Jasa Transportasi Taksi Blue Bird di Pekanbaru”, dalam *Jurnal JOM FISIP*, Vol. 8, No. 1, 2021. hlm. 6-10.
- Naila Zulfa Saniyyah, “Pembangunan Infrastruktur Jalan Pemkot Surabaya Masa Soenarto Soemoprawiro Tahun 1994-2000”, dalam *jurnal AVATARA Pendidikan Sejarah*, Vol.7, No.1,2019. hlm.4.
- Nanang Setiawan, “Probolinggo Stoomtram Maatschappij: Modernisasi Transportasi Publik Di Kota Probolinggo Tahun 1894-1930”, dalam *Jurnal Penelitian Ilmu Sosial dan Humaniora*, Vol. 8, No. 2, 2022.
- Noviary Sastra Asmara, “Konflik Ideologi Buruh Kereta Api Tahun 1949-1965”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol. 4, No. 3, 2016. hlm. 1216-1218.
- Nurul Istifadah, “Sektor Perdagangan Kota Surabaya di Era Kompetisi Global”, dalam *Jurnal Riset Ekonomi dan Manajemen*, Vol. 17, No. 2, 2017. hlm. 147-150.
- Nurullaili Mauliddah, “Disparitas Pendapatan dan Pengembangan Ekonomi Lokal di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Ekonomi dan Bisnis Dharma Andalas*, Vol.22, No.2,2020. hlm. 326.
- Nurun Fitroh, “Peranan Kereta Api Di Jawa Timur Dalam Pengangkutan Hasil Perkebunn Ke Surabaya Tahun 1878 – 1930”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.3, No.3, 2015. Hlm. 461.
- Peggy Laoh, “Meningkatkan Pelayanan Angkutan Kota Khususnya Bemo Melalui Penyediaan Pangkalan Bemo, Suatu Studi Kasus Di Manukan Kulon”, dalam *skripsi Jurusan Studi Pembangunan Fakultas Ekonomi Universitas Airlangga* 1985. hlm. 71

- Prayuda Djaya Kusuma, “Perancangan Buku Photo Essay Tentang Rekam Jejak Peninggalan Trem di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal ARTIKA*, Vol. 3, No.1, 2018. hlm. 57-60.
- Prihantono Perdana Putra, “Kehidupan Buruh Petani Garam Di Kecamatan Pakal, Kota Surabaya Tahun 2015”, dalam *Skripsi Program Studi Sosiologi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Airlangga* 2015. hlm.31.
- Purnawan Basundoro, “Politik Rakyat Kampung Di Kota Surabaya Awal Abad Ke-20”, dalam *Jurnal SASDAYA*, Vol.1, No.1, 2016. hlm.12.
- Purnawan Basundoro, “Rakyat Miskin dan Perebutan Ruang Kota di Surabaya Tahun 1900–1960 an”, dalam *Jurnal Masyarakat Indonesia*, Vol. 38, No. 2, 2012. hlm. 427-429.
- Putri Abidah Fauziyyah, “Strategi Optimalisasi Layanan *Feeder* Wira Wiri Suroboyo Oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Manajemen Pendidikan Dan Ilmu Sosial*, Vol. 5, No. 6, 2024. hlm. 2834.
- R Ravico dan Berlian Susetyo, “Sejarah Pembangunan Jalur Kereta Api Sebagai Alat Transportasi Di Sumatera Selatan Tahun 1914-1933” dalam *Jurnal Agastya* Vol. 11, No. 1, 2021.
- Rahyunir Rauf, “Perubahan Kedudukan Kelurahan Dari Perangkat Daerah Menjadi Perangkat Kecamatan”, dalam *Jurnal Pemerintahan, Politik dan Birokrasi*, Vol. 3, No.1,2017. hlm.224.
- Renny Puteri Harapan Rani, “Analisis Paradigma Pembangunan di Indonesia”, dalam *Jurnal Intellectual Publication*, Vol.1, No.1,2020. hlm.45. Farida Sekti Pahlevi, “Eksistensi Perum Damri Dalam Upaya Menjaga Stabilitas Ekonomi Nasional”, dalam *Jurnal Islamic Economics and Finance*, Vol.2, No.1, 2022, hlm. 45.
- Retnowati WD dan Sa’diyah El Adawiyah, “Kepemimpinan Walikota Surabaya Tri Rismaharini Sebagai Model Birokrasi Efektif”, dalam *Jurnal Perspektif Komunikasi Politik dan Komunikasi Bisnis*, Vol.4, No.1, 2020. hlm.80.
- Robbiatul Adawiyah Awahah, “Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Sebagai Upaya Mengurangi Kemacetan Di Kota Surabaya Jawa Timur”, dalam *Jurnal Ilmu Hukum dan Tata Negara*, Vol. 2, No. 3, 2024. hlm. 66-70.
- Rolita Adelia Prasetya dan Farid Pribadi, “Akses Pendidikan Masyarakat Urban Pasca Penerapan Sistem Zonasi di Surabaya”, dalam *Jurnal Pendidikan Ilmu Sosial*, Vol.31, No.1,2021. hlm.34.
- Rusdy Hendra Halwani, “Dunia Minyak dan Masalahnya di Indonesia”, dalam *Jurnal EKI*, Vol.30, No.2, 1982. hlm.207.

- Sabrina Handayani, “Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Di DKI Jakarta”, dalam *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, Vol. 2, No. 1, 2021.
- Saiful Bachri Slamet, “Implementasi Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 (Studi Tentang Pelaksanaan Kebijakan Transportasi Massal di Kota Surabaya Upaya Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas dan Pelayanan Sektor Publik)”, dalam *Tesis Program Studi Magister Kebijakan Publik Universitas Airlangga*, 2015.hlm.12.
- Samidi, “Surabaya sebagai Kota Kolonial Modern pada Akhir Abad ke-19: Industri, Transportasi, Permukiman, dan Kemajemukan Masyarakat”, dalam *Jurnal Mozaik*, Vol. 17, No. 1, 2017. hlm. 161.
- Samsul Ode, *et. Al.*, “Implementasi Transportasi Terintegrasi Di Perkotaan”, dalam *Jurnal Kebijakan Publik*, Vol. 14, No. 3, 2023.
- Sarah Pramesti Puspa, “Efektivitas Bus Sekolah dalam Mendukung Program Save Our Student (SOS) di Kota Surabaya”, dalam *Skripsi Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jawa Timur* 2024. Hlm. 51-53.
- Siti Aminah, “Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan”, dalam *Jurnal Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga*, Vol. 20, No.1, 2007, hlm. 7.
- Soenyono, “Perkembangan Permukiman Di Bantaran Sungai Surabaya Dari Perspektif Sosiologi”, dalam *Jurnal Penelitian Humaniora*, Vol.11, No.2, 2006, hlm. 87.
- Suhailatul Fikriyah, “Perkembangan Kawasan Realestate di Surabaya Barat Tahun 1970-2000 (Kontribusi Citraland dalam Perkembangan Kawasan Realestate di Surabaya Barat)”, dalam *Jurnal Pendidikan Sejarah*, Vol.1, No.3,2013. hlm.508.
- Tamrin Lanori dan Bambang Heri Supriyanto, “Problems Of The Impact Of Modernization Of Indonesia’s Public Transportation Equipment System”, dalam *International Journal of Social Science*, Vol. 2, No. 5, 2023.
- Teti Hestiliani, “Secentralisatie Wet Van Nederland Indies 1903”, dalam *Jurnal Istoria*, Vol.1, No.2, 2019. hlm.212.
- Tivani Nurizqi, “Rancang Bangun Sistem Informasi Booking Ticket Bus Berbasis Android Pada Perum Damri Sorong”, dalam *Jurnal Ilmu Komputer dan Informatika*, Vol. 1, No. 2, 2023. hlm. 21.

Try Septhika Nurjanah dan Artono, “Peran Jembatan Merah Sebagai Toggak Perkembangan Sektor Perdagangan Di Sekitar Sungai Kalimat 1800-1900”, dalam *Jurnal AVATARA*, Vol.12, No.4, 2022. hlm.3.

Viona Rosalina, “Pemetaan Bahaya Gempa Wilayah Surabaya Dengan Metode Deterministik Seismic Hazard Assesment (Dsha) Dan Mikrotremor”, dalam *Skripsi Jurusan Teknik Geofisika Fakultas Teknik Sipil Lingkungan dan Kebumihan Institut Teknologi Surabaya* 2018. hlm. 36-38.

Wahyu Budi Nugroho, “Konstruksi Sosial Revolusi Hijau di Era Orde Baru”, dalam *Jurnal Sosial Ekonomi Pertanian dan Agribisnis*, Vol. 12, No.1, 2018, hlm.55.

Zahir, “Perkembangan Transportasi Darat, Laut serta Udara di Kota Surabaya pada Awal Abad ke-20”, dalam *Jurnal Historia Madania*, Vol.7, No.2, 2022. hlm .191.

Zulfa Auliana Haqie, *et.al.*, “Inovasi Pelayanan Publik Suroboyo Bus Di Kota Surabaya”, dalam *Jurnal Publik Sector Innovations*, Vol.5, No.1, 2020, hlm .26.

Internet

“Armada Bus Damri di Surabaya Berhenti Beroperasi, Akibat Operasional Mahal dan Kenaikan Harga BBM”, <https://infodis.id/20-armada-bus-damri-di-surabaya-berhenti-beroperasi-akibat-operasional-mahal-dan-kenaikan-harga-bbm/>, diakses pada 1 Mei 2025.

“Unit Diluncurkan Bus Damri Baru, Ber-AC dan Bebas Copet”, <https://www.suarasurabaya.net/kelanakota/2007/Bus-Damri-Baru-Ber-AC-dan-Bebas-Copet>, diakses pada 25 April 2025.

“Perubahan yang Terjadi dari Penggunaan Trem di Surabaya pada Masa Lampau ”, <https://kumparan.com/sejarah-dan-sosial/5-perubahan-yang-terjadi-dari-penggunaan-trem-di-surabaya-pada-masa-lampau>, diakses pada 1 April 2025.

“Tahun Tri Rismaharini: Rekam Jejak Cagub Jatim, Eks Mensos, dan Mantan Wali Kota Surabaya”, <https://www.tempo.co/politik/63-tahun-tri-rismaharini-rekam-jejak-cagub-jatim-eks-mensos-dan-mantan-wali-kota-surabaya>, diakses pada 25 April 2025

“Agustus 1979-Drs. Moehadji Widjaja Ditetapkan Menjadi Ketua Umum Yayasan UBAYA 1979-1984”, <https://arsip.ubaya.ac.id/8-agustus-1979-drs-moehadji-widjaja-ditetapkan-menjadi-ketua-umum-yayasan-ubaya-1979-1984/>, diakses pada 22 April 2025.

- “Belajar Dari Surabaya: Membatalkan Tol Tengah Kota”, <https://rujak.org/belajar-dari-surabaya-membatalkan-tol-tengah-kota/>, diakses pada 25 April 2025.
- “Budaya Sepeda Orang Indonesia”, <https://historia.id/urban/articles/budaya-sepeda-orang-indonesia-D84zR>, diakses pada 16 April 2025.
- “Bus Damri di Terminal Purabaya Berhenti Beroperasi Mulai 1 September 2022”, <https://jatim.tribunnews.com/2022/09/05/bus-damri-di-terminal-purabaya-berhenti-beroperasi-mulai-1-september-2022>, diakses pada 25 April 2025
- “Bus Tingkat, Jelajah Perkembangan Transportasi di Jakarta”, <https://dprd-dkijakartapro.go.id/bus-tingkat-jelajah-perkembangan-transportasi-di-jakarta/>, diakses pada 23 April 2025.
- “Daftar Bus Damri Yang Berhenti Beroperasi di Terminal Bungurasih, Sidoarjo”, <https://suryamalang.tribunnews.com/2022/09/05/daftar-bus-damri-yang-berhenti-beroperasi-di-terminal-bungurasi-sidoarjo>, diakses pada 1 Mei 2025.
- “Daftar Transportasi Umum di Surabaya Lengkap dengan Rutenya”, <https://kumparan.com/kabar-harian/daftar-transportasi-umum-di-surabaya-lengkap-dengan-rutenya-246Sih9QY5I>, diakses pada 25 April 2025.
- “Damri luncurkan 10 unit bus patas AC”, <https://kabarbisnis.com/photo/283700/damri-luncurkan-10-unit-bus-patas-ac>, diakses pada 25 April 2025.
- “David Maarchalk dan Perusahaan Kereta Api Negara” <https://historia.id/urban/articles/david-maarschalk-dan-perusahaan-kereta-api-negara-vZVGL/page/>, diakses pada 30 Mei 2024.
- “Eri Cahyadi”, <https://www.its.ac.id/alumni/2024/08/16/eri-cahyadi/>, diakses pada 25 April 2025.
- “Fakta Menarik Whisnu Sakti Buana, Jabat Wali Kota Surabaya Tersingkat”, <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01687196/fakta-menarik-whisnu-sakti-buana-jabat-wali-kota-surabaya-tersingkat>, diakses pada 25 April 2025.
- “Fitur Baru Aplikasi GoBis Bisa Pantau Kedatangan Suroboyo Bus”, <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01353485/fitur-baru-aplikasi-gobis-bisa-pantau-kedatangan-suroboyo-bus>, diakses pada 8 Juni 2024.
- “Gempol Menjadi Penghubung Ruas Tol yang Berada di Jawa Timur”, <https://bpjt.pu.go.id/berita/dibangun-sejak-1986-jalan-tol-surabaya-gempol-menjadi-penghubung-ruas-tol-yang-berada-di-jawa-timur>, diakses pada 25 April 2025.

- “Hanya Sepekan Menjabat Walikota Surabaya Definitif, Whisnu Sakti Buana Fokus Penanganan Covid-19”, <https://photo.sindonews.com/view/9474/hanya-sepekan-menjabat-walikota-surabaya-definitif-whisnu-sakti-buana-fokus-penanganan-covid-19>, diakses pada 30 April 2025.
- "Hiruk Pikuk Jalanan Surabaya di Era Kolonial", <https://wawasansejarah.com/hiruk-pikuk-jalanan-surabaya-era-kolonial/>, diakses pada 15 April 2025.
- “Ini Alasan Pertamina Naikkan Harga BBM per 3 Agustus 2022”, <https://ekonomi.bisnis.com/read/20220803/44/1562540/ini-alasan-pertamina-naikkan-harga-bbm-per-3-agustus-2022>, diakses pada 1 Mei 2025.
- “Integrasikan Transportasi Umum di Surabaya, Wali Kota Eri Resmikan Pengoprasian 52 Unit Angkutan Feeder”, <https://www.surabaya.go.id/id/berita/72890/integrasikan-transportasi-umum-di-surabaya-wali-kota-eri-resmikan-pengoprasian-52-unit-angkutan-feeder>, diakses pada 25 April 2025.
- “Jejak Wali Kota Surabaya Sunarto Sumoprawiro, Dikenang sebagai Bapake PKL dan Punya Andil di Masjid Al Akbar”, <https://www.jawapos.com/jawapos75tahun/014814798/jejak-wali-kota-surabaya-sunarto-sumoprawiro-dikenang-sebagai-bapake-pkl-dan-punya-andil-di-masjid-al-akbar>, diakses pada 25 April 2025
- “Kebijakan Ekonomi Era Orde Baru”, <https://soehartolibrary.id/kebijakan-ekonomi-era-orde-baru/>, diakses pada 12 April 2025.
- “Kenangan DAMRI, Bus Kota, dan Transportasi Masal Surabaya”, <https://www.jawapos.com/features/01181396/kenangan-damri-bus-kota-dan-transportasi-masal-surabaya?page=2>, diakses pada 24 April 2025.
- “Kereta Api: Kuasa Ekonomi Masa Kolonial Belanda” <https://doi.org/10.24/prosiding18/07>, diakses pada 30 Mei 2024.
- “Kesinambungan Trem sebagai Moda Transportasi pada Masa Dulu hingga Sekarang”, <https://intisari.grid.id/read/033759555/kesinambungan-trem-sebagai-moda-transportasi-pada-masa-dulu-hingga-sekarang>, diakses pada 17 April 2025.
- “Keterbatasan Anggaran Pemeliharaan Jalan Di Kota Bandung Didasarkan Skala Prioritas”, <https://www.bandung.go.id/news/read/640/keterbatasan-anggaran-pemeliharaan-jalan-di-kota-bandung-didasarkan-skala-prioritas>, diakses pada 22 April 2025.
- “Kisah Bus Tingkat di Indonesia Dimulai dengan Leyland Titan pada 1968”, <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/06/02/14232571/kisah-bus-tingkat-di>

-indonesia-dimulai-dengan-leyland-titan-pada-1968, diakses pada 23 April 2025.

“Kisah Singkat Trem Kuda Angkutan Umum di Surabaya Pada Akhir Abad Ke-19”, <https://radarseluma.bacakoran.co/read/12349/kisah-singkat-trem-kuda-angkutan-umum-di-surabaya-pada-akhir-abad-ke-19>, diakses pada 30 April 2025.

“Kisah Sukses Wali Kota Got” <https://www.datatempo.co/MajalahTeks/detail/RM201806126939/kisah-sukses-wali-kota-got>, diakses pada 23 April 2025.

“Kota Surabaya”, <https://jatim.bpk.go.id/kota-surabaya/>, diakses pada 12 April 2025.

“Kunci Sukses Bambang DH Mengubah Surabaya”, <https://pdiperjuangan-jatim.com/kunci-sukses-bambang-dh-mengubah-surabaya/>, diakses pada 25 April 2025.

“Mengenal Nama-nama Wali Kota Surabaya Sejak Zaman Belanda”, <https://www.detik.com/jatim/berita/d-5998058/mengenal-nama-nama-wali-kota-surabaya-sejak-zaman-belanda>, diakses pada 21 April 2025.

“Mengenal Sejarah Surabaya, Kota Terbesar Kedua di Indonesia”, <https://memorandum.disway.id/read/67746/mengenal-sejarah-surabaya-kota-terbesar-kedua-di-indonesia>, diakses pada 9 April 2025.

“Mengurai Masalah Transportasi Umum di Surabaya”, <https://jurno.id/jurnopedia/mengurai-masalah-transportasi-umum-di-surabaya#googlevignette>, diakses pada 23 April 2025.

“Oost-Java Stoomtram Maatschappij”, https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Oost-JavaStoomtram_Maatschappij#Berkas:Oost-Java_Stoomtram-MaatschappijVerslagOverHetJaar1913.pdf&page=34, diakses pada 2 Mei 2025.

“Operasional Bus Damri Dihentikan, Begini Penjelasan dari Pihak Terminal Purabaya”, <https://surabaya.tribunnews.com/2022/09/05/operasional-bus-damri-dihentikan-begini-penjelasan-dari-pihak-terminal-purabaya>, diakses pada 1 Mei 2025.

“Pandemi Covid-19 Dan Menurunnya Perekonomian Indonesia”, <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/16064/Pandemi-Covid-19-Dan-Menurunnya-Perekonomian-Indonesia.html>, diakses pada 30 April 2025.

“Pentingnya Menjaga Keamanan dan Kenyamanan Penumpang Transportasi Publik”, <https://cityguard.co.id/menjaga-kenyamanan-keamanan-penumpang-transportasi-publik/>, diakses pada 23 April 2025.

- “Perjalanan Sejarah DAMRI di Surabaya dalam Perspektif Sosiologi Sastra”, <https://www.netralnews.com/perjalanan-sejarah-damri-di-surabaya-dalam-perspektif-sosiologi-sastra>, diakses pada 21 April 2025.
- “Perkembangan Teknologi Transportasi Darat”, <https://infopublik.sijunjung.go.id/perkembangan-teknologi-transportasi-darat>, diakses pada 31 Mei 2024.
- “Perkembangan Trem di Surabaya”, <https://m.tr ibunnews.com/pendidikan/2024/09/28/halaman-32-33-kurikulum-merdeka-perkembangan-trem-di-surabaya?page=all>, diakses pada 16 April 2025.
- “Profil dan Karir Politik Whisnu Sakti Buana, Tokoh PDIP Surabaya yang Meninggal Dunia”, <https://www.tempo.co/politik/profil-dan-karir-politik-whisnu-sakti-buana-tokoh-pdip-surabaya-yang-meninggal-dunia-183177>, diakses pada 25 April 2025
- “Profil Eri Cahyadi”, <https://regional.kompas.com/read/2021/09/11/060000078/profil-eri-cahyadi?page=all>, diakses pada 25 April 2025.
- “Profil PT Surabaya Industrial Estate Rungkut (SIER)”, <https://www.lenterabisnis.com/profil-pt-surabaya-industrial-estate-rungkut-sier>, diakses pada 17 April 2025.
- “Profil Terminal”, <https://purabayabusterminal.wordpress.com/profil/>, diakses pada 24 April 2025.
- “PSBB, Bus DAMRI Beralih Sementara ke Angkutan Logistik”, <https://www.tempo.co/ekonomi/psbb-bus-damri-beralih-sementara-ke-angkutan-logistik-625045>, diakses pada 25 April 2025.
- “PT SIER (Penyertaan)”, <https://bumd.jatimprov.go.id/sier>, diakses pada 16 April 2025.
- “Purna Wali Kota Surabaya, Whisnu Dihadiahi Nol Kasus COVID-19”, <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-5377516/purna-wali-kota-surabaya-whisnu-dihadiahi-nol-kasus-covid-19>, diakses pada 1 Mei 2025.
- “Rute Baru Suroboyo Bus, Terminal Joyoboyo ke Terminal TOW”, <https://www.jawapos.com/surabaya-raya/01409123/rute-baru-suroboyo-bus-terminal-joyoboyo-ke-terminal-tow>, diakses pada 2 Mei 202
- “Sejarah dan Perkembangan Terminal Purabaya: Pusat Transportasi Terbesar di Surabaya”, <https://www.easybook.com/id-id/news/indonesia/sejarah-terminal-purabaya-surabaya>, diakses pada 24 April 2025.
- “Sejarah Panjang Jalur Trem Lintas Surabaya: Dari Tempo Dulu hingga Saat Ini”, <https://radarsurabaya.jawapos.com/kota-lama/774946887/sejarah-panjang->

jalur-trem-lintas-surabaya-dari-tempo-dulu-hingga-saat-ini, diakses pada 12 April 2025.

“Sejarah Surabaya: Kampung Arab, Dari Saudagar Yang Berdagang Dan Syiar Agama Hingga Menetap”, <https://radarsurabaya.jawapos.com/kota-lama/774404545/sejarah-surabaya-kampung-arab-dari-saudagar-yang-berdagang-dan-syiar-agama-hingga-menetap#googlevignette>, diakses pada 17 April 2025

“Sejarah Trem di Surabaya dan dampaknya”, <https://www.kompas.com/stori/read/2022/07/20/150000479/sejarah-trem-di-surabaya-dan-dampaknya->, diakses pada 17 April 2025.

“Sejarah”, <https://dishubsurabaya.com/sejarah/>, diakses pada 20 April 2025.

“Sepuluh Fakta di Balik Jalan Daendels dari Anyer ke Panarukan”, <https://historia.id/kuno/articles/sepuluh-fakta-di-balik-pembangunan-jalan-daendels-dari-anyer-ke-panarukan-6ae2W/page/>, diakses pada 30 Mei 2024.

“Sistem Kontrol Cerdas sebagai Solusi untuk Pengaturan Lalu Lintas di Surabaya”, <https://ftmm.unair.ac.id/sistem-kontrol-cerdas-sebagai-solusi-untuk-pengaturan-lalu-lintas-di-surabaya/>, diakses pada 25 April 2025.

“Surabaya dan Rekayasa Ekonomi Kolonialisme Abad-19”, <https://www.arekinstitute.id/blog/2022/01/15/surabaya-dan-rekayasa-ekonomi-kolonialisme-abad-19/>, diakses pada 30 April 2025.

“Susur Rel: Menanti ”Reinkarnasi” Surotrem Liputan Khusus Susur Rel 2016” <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-menanti-reinkarnasi-surotrem-liputan-khusus-susur-rel-2016/>, diakses pada 1 April 2025.

“Susur Rel: Menanti ”Reinkarnasi”, <https://jelajah.kompas.id/susur-rel-kereta-api/baca/susur-rel-menanti-reinkarnasi-surotrem-liputan-khusus-susur-rel-2016/>, diakses pada 17 April 2025.

“Tahun Ini, Jalan MERR II-C Tembus Jl Arif Rahman Hakim Surabaya”, <https://kominfo.jatimprov.go.id/berita/20556>, diakses pada 25 April 2025

“Tekan Penyebaran Covid-19, Kemampuan Satgas Ditingkatkan”, <https://jatimnet.com/tekan-penyebaran-covid-19-kemampuan-satgas-ditingkatkan>, diakses pada 1 Mei 2025.

“Terminal Tambak Osowilangun di Surabaya Butuh Inovasi Agar Tidak Sepi”, https://mojok.co/terminal/terminal-tambak-osowilangun-di-surabaya-butuh-inovasi-agar-tidak-sepi/#goog_rewarded, diakses pada 25 April 2025.

“Transportasi Di Surabaya Masa Hindia Belanda Sampai Republik”, <https://disperpusip.jatimprov.go.id/2012/05/02/transportasi-di-surabaya-masa-hindia-belanda-sampai-republik-2/>, diakses pada 15 April 2025.

“Urbanisasi, Tantangan Kota Surabaya”, <https://www.kompasiana.com/shandybee/56791a9fb49373ec0673fca8/urbanisasi-tantangan-kota-surabaya>, diakses pada 23 April 2025.

“Wali Kota Eri Luncurkan Armada dan Rute Baru Suroboyo Bus, Kini Pembayarannya juga Bisa Pakai Elektronik”, <https://surabaya.go.id/id/berita/62015/wali-kota-eri-luncurkan-armada-dan-rute-baru-suroboyo-bus-kini-pembayarannya-juga-bisa-pakai-elektronik>, diakses pada 25 April 2025.

“Whisnu Sakti Buana Fokus Penanganan Covid-19 dan Pemulihan Ekonomi Surabaya”, <https://regional.kompas.com/read/2021/02/11/17591481/whisnu-sakti-buana-fokus-penanganan-covid-19-dan-pemulihan-ekonomi-surabaya>, diakses pada 1 Mei 2025.

“Wira Wiri Suroboyo Dioperasionalkan, Integrasikan Transportasi Umum di Kota Pahlawan”, <https://www.surabayatoday.id/2023/03/02/wira-wiri-suroboyo-dioperasionalkan-integrasikan-transportasi-umum-di-kota-pahlawan/>, diakses pada 25 April 2025.

“Wisnu : Pemkot Siap Padukan Operasional Bus Suroboyo dengan Angkota”, <http://www.mediabidik.com/2019/01/wisnu-pemkot-siap-padukan-operasional.html>, diakses pada 25 April 2025.

“Transportasi Di Surabaya Masa Hindia Belanda Sampai Republik”, <https://disperpusip.jatimprov.go.id/2012/05/02/transportasi-di-surabaya-masa-hindia-belanda-sampai-republik-2/>, diakses pada 3 Juni 2024.

Wawancara

Deva Mariana, Surabaya, 8-5-2025

Adhimul Haafidh, Surabaya, 8-5-2025

Santi, Surabaya, 5-6-2025

LAMPIRAN

Lampiran A

Surat Izin Penelitian Perum DAMRI Cabang Surabaya

	KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI UNIVERSITAS JEMBER FAKULTAS ILMU BUDAYA Jalan Kalimantan No. 37 Kampus Bumi Tegal Boto Kotak Pos 159 Jember 68121 Telp. 0331 – 337188 Faximile 0331 – 332738 Laman: https://fib.unej.ac.id Email: fib@unej.ac.id	
	Nomor	: 2390/UN25.1.6/LL/2025
	Perihal	: Permohonan Izin Penelitian
	27 Mei 2025	
Yth. Kepala Perum DAMRI Cabang Surabaya Jl. Raya Kalirungkut No.7A, Kali Rungkut, Kec. Rungkut, Surabaya Surabaya		
Dalam rangka penyelesaian skripsi mahasiswa, kami mohon dengan hormat Bapak/Ibu berkenan memberikan izin kepada mahasiswa kami di bawah ini untuk melakukan kegiatan penelitian :		
Nama/NIM	: Dwi Kausa Primawati (210110301088)	
No. Hp Mahasiswa	: 0882005009044	
Email	: dwikausa.02@gmail.com	
Program Studi	: Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember	
Judul Kegiatan	: Penelitian Skripsi di Perum DAMRI Cabang Surabaya	
Judul Skripsi	: Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975 – 2022	
Waktu Kegiatan	: Juni 2025 – Juli 2025	
Data yang diperlukan	- SK Pengoperasian Bus kota DAMRI Tahun 1975 - Arsip gambar bus kota DAMRI dari tahun 1975 - 2022 - Arsip gambar trayek bus kota DAMRI dari tahun 1975 - 2022 - Jumlah Penumpang Bus Kota DAMRI dari tahun 1975 - 2022 - SK Pemberhentian operasional Bus Kota DAMRI Tahun 2022	
Atas perhatian dan perkenannya kami sampaikan terima kasih.		
 		Prof. Nawiyanto, M.A., Ph.D. 196612211992011001

Lampiran B

Surat Izin Penelitian Dinas Perhubungan Kota Surabaya

	KEMENTERIAN PENDIDIKAN TINGGI, SAINS, DAN TEKNOLOGI UNIVERSITAS JEMBER FAKULTAS ILMU BUDAYA	
	Jalan Kalimantan No. 37 Kampus Bumi Tegal Boto Kotak Pos 159 Jember 68121 Telp. 0331 – 337188 Faximile 0331 – 332738 Laman: https://fib.unej.ac.id Email: fib@unej.ac.id	
Nomor	: 2391/UN25.1.6/LL/2025	27 Mei 2025
Perihal	: Permohonan Izin Penelitian	
Yth. Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya (DISHUB) Jl. Dukuh Menanggal No.1, Dukuh Menanggal, Kec. Gayungan, Surabaya Surabaya		
Dalam rangka penyelesaian skripsi mahasiswa, kami mohon dengan hormat Bapak/Ibu berkenan memberikan izin kepada mahasiswa kami di bawah ini untuk melakukan kegiatan penelitian :		
Nama/NIM	: Dwi Kausa Primawati (210110301088)	
No. Hp Mahasiswa	: 0882005009044	
Email	: dwikausa.02@gmail.com	
Program Studi	: Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember	
Judul Kegiatan	: Penelitian Skripsi di Perum DAMRI Cabang Surabaya	
Judul Skripsi	: Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975 – 2022	
Waktu Kegiatan	: Juni 2025 – Juli 2025	
Data yang diperlukan	- SK Pengoperasian Bus kota DAMRI Tahun 1975 - Arsip gambar bus kota DAMRI dari tahun 1975 - 2022 - Arsip gambar trayek bus kota DAMRI dari tahun 1975 - 2022 - Jumlah Penumpang Bus Kota DAMRI dari tahun 1975 - 2022 - SK Pemberhentian Bus Kota DAMRI 2022 - SK Peresmian Suroboyo Bus - SK Peresmian WiraWiri	
Atas perhatian dan perkenannya kami sampaikan terima kasih.		
 		Prof. Nuriyanto, M.A., Ph.D. NID. 198612211992011001

Lampiran C

Surat Izin Penelitian Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Jawa Timur



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT KELAS II JAWA TIMUR**

JL. MENANGGAL MGE NO.12
GAYUNGAN, SURABAYA 60234

TELP : (031) 82520665
EMAIL : bptd11jatim@gmail.com

FAX : (031) 82520665

Nomor : UM.209/3/6/BPTD.JATIM-2025
Klasifikasi : -
Lampiran : 1 (Satu) Lembar
Hal : Izin Penelitian

Surabaya, 6 Juni 2025

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember

Menindaklanjuti Surat Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Jember Nomor: 2506/UN25.1.6/LL/2025 tanggal 3 Juni 2025 perihal Permohonan Izin Penelitian di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Purabaya Sidoarjo BPTD Kelas II Jawa Timur, bersama ini dapat kami sampaikan mahasiswa yang dimaksud sebagai berikut:

No	Nama Mahasiswa	NIM	Judul Penelitian	Waktu Penelitian
1.	Dwi Kausa Primawati	210110301088	"Perkembangan Moda Transportasi Publik Bus Kota Jawatan Angkutan Motor Republik Indonesia di Surabaya Tahun 1975 – 2022"	6 Juni s.d. 31 Juli 2025

Bahwa pada prinsipnya kami mendukung dan menyetujui pelaksanaan kegiatan tersebut sesuai dengan ketentuan, tidak mengganggu kegiatan dan pelayanan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Purabaya Sidoarjo BPTD Kelas II Jawa Timur, Segala biaya ditanggung oleh pemohon.

Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.

Kepala Balai,



Bambang Hermanto, S.SI, M.Sc
NIP.19770813 200604 1 001

Tembusan :

1. Para Pejabat Struktural BPTD Kelas II Jawa Timur;
2. Koordinator Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Purabaya Sidoarjo.

Lampiran D

Tingginya Animo Masyarakat Surabaya dalam Menggunakan Transportasi Bus Kota DAMRI Sejak Awal Pengoperasian Tahun 1975

SUARA KARYA – HALAMAN IV

Sebuah pengamatan :

Pemumpang bis kota Surabaya, haruskah selalu ada yang bergelantungan ?

Oleh : Daniel Tifa

KORESPONDEN "SUARA KARYA"

Sudah merupakan penglihatan yang lumrah apabila hampir setiap waktu terlihat penumpang bergelantungan di bis kota yang lalu lalang di kota Surabaya. Nakh bis kota bergelantungan, tampaknya seperti hal yang biasa. Penumpang pun seperti tak ambil peduli dengan kondisi saat itu, yang penting cepat sampai ke tujuan.

Bis kota memang populer. Sebagai unit pemberi jasa transportasi, bis kota memang merupakan pilihan yang paling murah untuk memakainya. Sekali jalan hanya Rp. 30,-. Sedangkan kalau warga kota Surabaya bepergian dengan bemo, harus bayar Rp. 75,-. Beda Rp. 45,- untuk seorang penumpang mempunyai arti ekonomi yang besar.

Untuk kota Surabaya dimana sebagai kota besar yang memiliki banyak problema, angkutan transportasi kota semakin menuntut perbaikan dan pembenahan khusus. Sebagai contoh, pada tahun sebelum beroperasi bis kota di Surabaya, penumpang dalam kota untuk jarak relatif jauh diantar dengan angkutan bemo.

Ketika bis kota tampil, penumpang sudah antre di mana-mana. Di halte-halte bus, semua orang berdesakan untuk kebagian tempat. Apabila kapasitas yang tersedia sudah terpeenuhi, mereka berdesakan untuk bergelantungan. Tak puas dengan itu mereka masih ada pikir di dalamnya dengan saling mendorong tanpa ambil peduli apakah dia itu si cantik mungil, wanita hamil atau si gendut tua. Pendeknya rasa solidaritas sosial dalam bis kota seakan punah waktu itu. Semua hendak mempertahankan diri dengan kekuatan masing-masing.

Nah bis dan bergelantungan agaknya telah menjadi hal yang biasa. Yang luar biasa adalah keadaan bis kota tersebut manakala penumpang pagapasan, artinya sesuai dengan kapasitas tempat duduk dan tempat yang tersedia secara wajar. Tapi bis kota mana yang berani menyipak tekannya?

Persolannya tak sederhana. Memang berbicara mengenai bis kota, tak akan lepas dari pandangan nyata seperti penumpang yang terjebak dan bergelantungan. Mengingat bis kota itu banyak yang tidak ada satu tuntutan entah pribadi ataupun dinas agar cepat sampai ke tujuan. Mobilisasi di kota sudah mengharuskan mereka berbuat begitu. Belum lagi anak-anak sekolah yang terpaksa berdesakan agar berangkat tepat waktu.

Tapi masalahnya bukan sekedar itu. Masalahnya adalah kenyataan bahwa bus kota yang ada sekarang ini, hal yang tak sedap itu wajar untuk dipikirkan bersama pengaturannya. Apalagi di masa-masa mendatang dengan makin bertambahnya angkutan kota, tentunya soal transportasi kota akan semakin pekat. Sebab dengan pengalihan nyata dimana penumpang yang ada sekarang sudah tak terbendung, apa pula yang terjadi dengan kondisi saat ini?

Kiranya Pemda Kota Surabaya sebagai penerang kebijakan dan PN DAMRI unit angkutan bis kota sebagai penyelenggara dan masyarakat pengguna jasa tidak mau dituntut secara sepihak sebagai yang membuat keadaan tak wajar itu.

Pemda dengan kemampuan dana dan daya terus menerus membenahi transportasi

dan kenyataan sehari-hari, antara satu jalur yang dilayani secara serempak oleh bis kota dan bemo, kan dalam suatu kebijakan untuk memisahkan penumpang untuk menjadi kal bi kota sudah menjadi keharusan. Walau bergelantungan penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

pengalihan yang diberikan kepada sopir dan konduktor sehingga ulah mereka menimbulkan kesan saling berdesakan penumpang pada hal mereka dilayani oleh satu perusahaan pemberi servis yakni PN DAMRI. Ini merupakan di kala antar mereka sendiri dengan bis yang bertekanan "SESAMA BIS KOTA DILARANG SALING MENDAHULUI". Tak segan-2 lari dengan kecepatan maksimum mereka penumpang dengan meloncat dari bus kota, itu adalah jumlah yang pasti dengan kemampuan ekonominya.

Balwa akhirnya terjadi bentrok kepentingan untuk kepentingan suatu kebijaksanaan, itu semata-mata hanyalah eksekusi. Sedangkan pemerintah daerah memperluasnya secara makro yakni demi kesejahteraan warga kota seluruhnya.

Penambahan panjang jalur Hal ini juga tergantung pada kebijakan pemerintah kota. Dan untuk mengembangkan dan meningkatkan kota, para-konsep Master-Plan dimana unit kota Surabaya sudah diadukan tanggal 3 Agustus 1978 yang sekaligus ditetapkan sebagai Pemda.

Balwa masalah angkutan kerja yang terus bertambah dengan konsekuensi penambahan pemakan sektor transportasi, itu merupakan pertanda dimamainya pembangunan yang tentunya

Monumen Soedirmo

Pernah saya membaca surat kabar, yang memberikan, kalau Monumen Tempat Lahir Almarhum Jenderal Soedirman di Dukuh Rembang, desa Bantarharang, Kecamatan Rembang Kabupaten Purbalanga, kini telah dilupakan orang.

Ada yang diberitakan itu memang suatu kenyataan. Meskipun semula pada hari-hari Minggu atau hari-hari libur lain banyak pengunjungnya, namun sekarang sepi-sepi saja keadaannya. Berbeda dengan pada waktu Monumen itu baru saja diresmikan oleh Jenderal Soerono, yang dulu masih menjabat sebagai WAPANGAB dan sekarang MENKO KESRA itu, tiap hari Minggu dan tiap hari libur, Monumen itu selalu banyak dikunjungi orang dari berbagai penjuru pelodok Indonesia.

Sejunya pengunjung ini datang dari berbagai kalangan dengan berbagai macam pendapat. Ada yang mengatakan, kalau kurang adanya sarana atau fasilitas penunjang yang bersifat rekreatif. Ada pula yang berpendapat, karena telah tercapainya titik jenuh. Bahkan ada pula yang berpendapat, kalau terasng oleh obyek Wisata Gua Lawa, yang makin hari makin banyak pengunjungnya itu. Bahkan salah satu Fraksi di DPRD Kabupaten Daerah Tingkat II Purbalanga pun, dalam sebuah Sidang Panjupura pernah menyarankan kepada Eksekutif agar diusahakan untuk dapat menarik pengunjung sebanyak mungkin ke Monumen Tempat Lahir Jenderal Soedirman ini.

Latar belakang saran tersebut, sudah pasti berorientasi kepada usaha peningkatan income daerah. Tanggapan-tanggapan tersebut memang semuanya benar, tergantung dari arah mana yang diarahkan. Kalau mau apa menanggapi. Kalau dipandang dari sudut rekreasi, memang betul kalau kompleks Monumen perlu ditunjang dengan sarana atau fasilitas yang bersifat rekreatif. Tentang telah tercapainya titik jenuh, memang benar juga, meskipun



Bis kota melintas di daerah Wonokromo-Surabaya. Hampir selalu ada yang bergelantungan di pintu. Si konduktor dengan terlanjur sudah mencoba mengusir penumpang yang bergelantungan masuk ke dalam bus yang sudah terisi penuh. Tetapi si konduktor terpaksa juga terus memanggil penumpang untuk menambah penumpang.

kota sesuai dengan arah perbaikan dan pengembangan kota itu sendiri. Dan unit penyelenggara yakni DAMRI pun sudah secara maksimal menyediakan armada bus untuk melayani masyarakat kota. Bahkan kehadirannya sudah sangat membantu, terbukti dengan semakin banyak bus yang beroperasi pada petakan-petakan tertentu. Sedangkan pemakai bus kota, ketika bus kota di Surabaya baru beroperasi pertama kali, yakni pada tahun 1975, waktu itu bemo jurusan Wonokromo-Jember dan Merah yang terbilang banyak, digeser. Terjadi konflik kepentingan yang memang sudah diperhitungkan. Persoalannya sendiri dengan memberi mereka jalur operasi lain walaupun tidak sekomplek medan operasi semula.

Sebelum ini sudah diberitakan, volume penumpang akan bertambah dari tahun ke tahun. Sesuai data, tahun 1976 jumlah yang terangkut adalah 15.038.640 orang. Tahun 1977 naik menjadi 20.753.168 orang, tahun 1978 berjumlah 28.781.490, tahun 1979 melonjak menjadi 42.217.567 orang dan sampai dengan akhir Mei tahun 1980 lalu

Lampiran E

Pengadaan Bus Tingkat DAMRI di Surabaya Tahun 1981

Beberapa Kota Akan Terima Bis2 Bertingkat

Jakarta, Okt. (BY).

Kota2 besar di beberapa propinsi dalam waktu2 dekat ini akan menerima bis2 bertingkat dari sebanyak 225 buah yang dipesan oleh Pemerintah, demikian Kepala Hubungan Masyarakat Departemen Perhubungan Drs. Abdullah menjelaskan kemarin ketika ditanyakan oleh pers di Jakarta.

Kota2 besar yang akan menerima bis2 bertingkat itu selain Semarang dan Solo, juga Ujung Pandang dan Medan. Sedang yang sudah adalah selain Jakarta, juga Surabaya. Khusus bis2 bertingkat Damri sementara ini baru akan dioperasikan di 5 kota2 besar, yaitu di Surabaya yang sudah beroperasi sebanyak 25 buah, Solo nantinya 5,

Ujung Pandang 10, Medan 15 dan Semarang 10. Diantara kota2 itu ada yang sudah difinitif, dan ada yang belum, sebab masih dalam proses penyelesaian.

Bila dihitung seluruhnya, maka bis2 bertingkat Damri itu sementara ini baru 65 buah, dari 225 yang dipesan oleh Pemerintah. Sedang sisanya untuk PPD, ini rencananya. Ke 225 itu terdiri dari 100 buah merk Volvo, dan 125 lagi Leyland. Selain bis2 bertingkat ini, nantinya akan ada lagi 300 buah bis untuk angkutan kota dan antar kota/ perintis. Bis2 bertingkat itu baik untuk angkutan dalam kota, sebab selain bisa memuat banyak penumpang, juga tidak ngebut, dan menambah keindahan kota.

Masyarakat pelihara

Sementara itu Direktur Utama PN Damri Darmansyah Oemar atas

pertanyaan pers kemarin menjelaskan, diantara kota2 di beberapa propinsi yang akan menerima bis2 bertingkat tsb. selain Surabaya yang sudah difinitif, juga Medan dan Semarang. Bis2 bertingkat ini adalah selain 200 bis2 biasa yang sudah ada dan sudah beroperasi di berbagai propinsi, yang masing2 terdiri dari 140 bis perintis dan 60 bis kota.

Diantara propinsi2 yang sudah ada bis2 Damri-nya, baru di 23 propinsi sedang yang 4 lagi belum. Ke 4 propinsi2 itu adalah Jambi, Riau, Kalimantan Tengah dan Kalimantan Barat. Untuk propinsi Timor Timur sendiri, kini sudah ada 20 bis, terdiri 10 bis sepotong (Bistong) dan 10 bis antar kota, termasuk untuk Meliana. Propinsi Bengkulu ditambah 3, sedang yang sudah ada 7 buah.

.. (R-12).



Beroperasinya bis2 bertingkat di beberapa kota telah mendapat sambutan baik dari masyarakat, sebab selain bisa menikmati keindahan kota, luncurannyapun tidak cepat/ngebut. Ini antara lain. Dalam gambar di atas menunjukkan ketika bis bertingkat sedang beroperasi di tengah kota Surabaya. (Gbr. Ist).

Sumber: Koleksi Berita Yudha, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia

Lampiran F

Penambahan 20 Unit Bus Kota DAMRI Surabaya Tahun 1980

20 Bis kota baru untuk Surabaya

SURABAYA, (Suara Karya)
Direktur Utama PN Angkutan Motor DAMRI (PN DAMRI) Darmansyah Oemar hari Senin di pool Unit Bis Kota DAMRI Surabaya menyerahkan 20 buah bis baru Tata dan 15 buah bis Fuso yang selesai direhabilitasi total kepada Kepala Unit Bis Kota DAMRI Surabaya Murtala.

Upacara sederhana tersebut dilaksanakan oleh Direktur Operasi Moch. Basuki BA, Direktur Teknik Yusman, Sekretaris Perusahaan/Humas Todjo Djatikromo, Kaperwahub Jatim, Kakanwil III DAMRI Tata serta undangan lainnya.

Dirut dalam sambutannya menyatakan, 20 bis baru Tata tahun 1979 merupakan bagian dari 400 bis yang telah diterima secara berangsur-angsur semenjak 1977/1978 dari pembelian kredit, sedangkan 15 buah bis Fuso adalah hasil dari program rehabilitasi total. Dalam rehabilitasi ini seluruh badan bis setelah operasi selama lima tahun diganti barudan juga dilakukan penggantian mesin baru atau perbaikan besar yang rata-rata memakan biaya Rp.8.500.000,- tiap bis, hingga untuk 15 bis dikeluarkan sebesar Rp.127.500.000,- dari pemupukan dana pendapatan bis kota itu sendiri.

Dikatakannya, walaupun tarif angkutan bis kota di Surabaya Rp.30,- jauh dekat per orang, namun secara berangsur-angsur sesuai dengan kemampuan telah berhasil diadakan rehabilitasi sehingga kondisi teknis dapat ditingkatkan dari rata-rata 35 % menjadi 90 %.

Dengan penambahan bis2 tersebut jumlah bis kota Surabaya menjadi 190 buah dan akan aktif beroperasi tiap hari 160 sampai 175 bis. Lima belas buah bis Fuso yang sudah beroperasi 4½ tahun akan ditarik lagi dari peredaran untuk dilakukan rehabilitasi berikutnya. Dengan 160 buah bis setiap hari akan diangkut 200.000 orang atau setiap bulan enam juta orang dari dua setengah juta penduduk Surabaya.

Rp.39.000,- tiap bis Kepala Unit Bis Kota DAMRI Surabaya Murtala menjelaskan bahwa sekarang pendapatan tiap bis rata-rata Rp.39.000,-.

Sebelum penyerahan bis ini

jumlah bis DAMRI di Surabaya ada 170 buah tetapi 15 buah tidak jalan. Bis kota DAMRI Surabaya berawal pada penyerahan pertama tahun 1974 sebanyak 20 buah, penyerahan kedua tahun 1975 sebanyak 50 buah dan ketiga pada tahun 1977 sebanyak 120 buah bis Tata.

rugi Rp.300,- juta Darmansyah Oemar mengakui pada tahun 1979 PN DAMRI memang mengalami kerugian sebanyak Rp.300,- juta. Tetapi itu bukan karena kebocoran. Kerugian itu disebabkan karena tarif bis kota dan bis perintis.

Ia mengatakan bahwa dengan tarif yang Rp30,- berarti diberi

kan subsidi Rp.10,- tiap penumpang. Tetapi untuk angkutan kota ini, rugi bukan persoalan. Untuk bisa bertahan dengan tarif Rp.30,- sebagian dana penyusutan ditutup keperluan eksploitasi.

Bis antar kota dikatakannya menguntungkan karena merupakan angkutan komersil terutama di Jawa, Bali dan Lampung. Bis kota ada di lima kota yaitu Medan, Tanjungkarang, Bandung, Semarang dan Surabaya.

Dirut menyatakan bahwa bantuan pemerintah sangat besar dengan pengadaan bis2 DAMRI ini dengan kredit yang berjumlah 80 % dari pengadaan bis, sedangkan yang 20 % menjadi beban DAMRI (Ant).

SETELAH 4 PEMBORONG MUNDUR

Pembangunan pasar Kamboja diteruskan

DENGAN DANA INPRES

DENPASAR, (Suara Karya).
Pembangunan pasar Kamboja di kota Denpasar yang mengalami kemacetan, tahun ini direncanakan akan dibangun lagi dengan dana Inpres Pasar sebesar Rp.850,- juta, sehingga pedagang yang ditampung akan mencapai 2.500 orang sementara dapat ditolong secepatnya.

Bupati Badung I Dewa Gde Oka, kepada "SK" hari Rabu pekan lalu menjelaskan, pembangunan pasar yang rencananya berlantai tiga itu memang selalu terbentur kepada masalah pemborong yang mundur teratur. Semula dipakai sistem "swasta" untuk pembangunan pasar tersebut, yakni pemborong yang mampu membangun pasar itu akan diberi wewenang terbatas menjual kios2, tetapi Pemda tidak dibebani biaya pembangunan.

Terhadap sistem "swasta" itu sudah ada 4 pemborong yang mencoba maju. Pemborong pertama berhasil menanam fondamen, keburu dibentur "Knop", mereka kabur meninggalkan pekerjaan. Pemborong kedua mencoba melanjutkan, tetapi baru membangun tiang2 beton, sudah angkat tangan. Begitu pula pemborong2 selanjutnya mengalami nasib yang sama.

Menyinggung rencana pemugaran pasar Badung yang kini sudah sangat tua, sedang pasar Kamboja belum terlaksana, Bupati menjelaskan secara bertahap semuanya itu akan dijangkau. "Kita akan melaksanakan, sebab pemekaran pasar di kota ini sangat perlu" kata Bupati.

Perlu diketahui, semenjak Bupati Oka tegas menggariskan kebijaksanaan penanganan soal2 pasar di Denpasar, pasar2 yang dulunya sangat jorok dan berlokasi di pusat kota, kini berhasil ditata menjadi pasar yang bersih dan bertingkat dengan nama Pasar Kumbasari dan Lokita Sari (Ika).

Akan dipindah relay TVRI C

MADIUN, (Suara Karya)
Stasiun relay TVRI Cemoro sewu di Gunung Lawu akan dipindah ke Gunung Pandan di perbatasan Madiun Nganjuk Jawa Timur. Kepala Teknik TVRI Pusat, Soekirno mengatakan, rencana pemindahan itu dilakukan sehubungan dengan miringnya stasiun relay Cemoro sewu akibat gempa bumi beberapa waktu yang lalu. Kepala Deppen

Sumber: Koleksi Suara Karya, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia

Lampiran G

Penambahan lima trayek bus kota DAMRI Surabaya Tahun 1988

DAMRI Surabaya Angkut 150.000 Penumpang Perhari

Surabaya, NERACA

PERUM Damri Surabaya, tahun 1988 akan menambah 5 jalur baru yaitu Tandus Joyoboyo, Tandus Jembatan Merah, Jembatan Merah Gresik, Tg. Perak Bratang dan Tg. Perak Joyoboyo.

Dengan tambahan jalur baru tersebut, operasi Damri Surabaya, sudah menjadi 17 jalur.

Kepala Unit Perum Damri Surabaya Syafrudin kepada Neraca di Surabaya, setelah upacara HUT ke 42 Damri baru-baru ini.

Menyinggung arus penumpang umum di Surabaya, yang diperkirakan 400.000 sehari, yang dilayani oleh Perum Damri Surabaya baru sekitar 150.000 orang.

Dengan adanya armada yang sampai sekarang 280 bus, pihaknya berusaha tetap memberikan pelayanan sebaiknya kepada masyarakat di Surabaya, yang memerlukan jasa angkutan kota.

Bahkan untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat di Surabaya, Perum Damri telah menerjunkan 30 bus Damri yang beroperasi sampai dengan jam 22.00 malam. Tanggapan masyarakat atas perpanjangan perjalanan Bus Damri di Surabaya sampai jam 22.00 malam ini, mendapat sambutan baik sekali oleh masyarakat.

Dalam pengamatan Neraca, angkutan Bus Damri ini, memang satu satunya angkutan kota yang murah, setelah angkutan penumpang yang diusahakan oleh swasta.

Bus Antar Kota

KAKANWIL III Perum Damri Jawa Timur Maizar menyatakan bahwa angkutan kota dengan Bus Damri di Kabupaten Jember saat ini mulai nampak hasilnya. Untuk menyesuaikan dengan keadaan jalan di Kota Jember maka Bus yang lama diganti dengan 17 Bus baru merk Mercy 28 yang mempunyai kapasitas 24 tempat duduk.

Selain Jember, kini telah diadakan penelitian, ialah di Kota Malang juga sudah perlu adanya Bus Damri. Berapa yang diperlukan, kini masih diadakan penelitian lebih lanjut, kata Maizar.

Perum Damri Jawa Timur, juga diminta oleh Pemda Kabupaten Bangkalan Madura, untuk mengoperasikan bus, untuk jurusan Kamal ke Bangkalan. Pihak Perum Damri, akan mengusahakan untuk sementara 5 buah bus yang mempunyai kapasitas duduk 24 buah tiap armada.

"Bupati Bangkalan telah berkali kali menanyakan masalah ini, karena angkutan penumpang pada waktu jam kerja sampai jam 18.00 cukup padat, sedangkan angkutan yang ada sekarang diusahakan oleh swasta masih kurang jumlahnya," katanya.

Menurut Maizar, selain Bangkalan, juga Kabupaten Pamekasan Madura akan ditambah lagi Bus Damri. Saat ini baru ada 6 bus dari Surabaya ke Banyuwangi Muncar pulang pergi, yang menurut pengamatan Perum Damri masih kurang jumlah armadanya, karena jurusan tersebut adalah sangat padat penumpang.

Sesuai dengan pengembangan Kota di Jawa timur, terutama Kota Surabaya, yang mempunyai jalur Gerbang Kertosusilo yaitu Gresik, Jombang, Mojokerto Lamongan dan Bangkalan itu, maka Perum Damri selalu memantau dan selalu mengadakan kerjasama dengan Pemda setempat untuk membantu kelancaran angkutan penumpang dalam dan luar kota. (K-15)

Pembentukan Ke Pelayaran / Har

Jakarta, NERACA

Sumber: Harian Neraca, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia

Lampiran H

Keberhasilan Bus Kota DAMRI Surabaya

Dibalik Keberhasilan Pelayanan DAMRI di Surabaya (1)

KEBERADAAN bis kota di tengah-tengah masyarakat perkotaan seperti Surabaya sangat diperlukan. Biaya transportasi murah, itulah kesan pertama warga kota.

Khususnya bagi pelajar/mahasiswa, dan mereka yang mempunyai penghasilan pas-pasan kehadiran bis kota baik yang dikelola Perum DAMRI maupun lainnya merupakan jembatan mengantar ke suatu tempat tujuan.

Keberhasilan pengoperasian bis kota Surabaya tidak mutlak dari banyaknya penumpang dan puluhan armada yang dikerahkan, namun keberhasilan itu berasal dari semua pihak.

Tentu yang lebih penting awak Perum DAMRI sendiri harus berprestasi, tegas Kepala Unit Perum DAMRI Kodya Surabaya, Sodin Syafrudin kepada Neraca.

Menyentuh berapa target yang harus dicapai tahun lalu, Sodin merahasiakan jumlah income bis kota Surabaya. Ia menegaskan pengumpulan uang selama tahun 1987 melampaui target, dalam arti mencapai 120 persen.

Secara fisik bis kota Surabaya sebanyak 160 dari 250 armada bis kota yang jalan 75 persen tidak mengecewakan para konsumen atau pemakai jasa transportasi bis kota.

Apapun alasannya warga kota memang membutuhkan transportasi tersebut, bahkan timbul iri warga pinggiran kota Surabaya mengharap daerahnya dipenuhi angkutan yang dianggapnya murah meriah itu.

Berpijak dari rasa ingin menikmati angkutan bis kota Perum DAMRI Surabaya nampaknya tidak tinggal diam. Sodin sendiri menanggapi masalah di atas berusaha mendekati Pemda Kodya Surabaya agar dapat menjawab permintaan-permintaan warga Surabaya dan sekitarnya.

Harga karcis bis kota boleh dibilang murah. Dengan uang Rp 150.000/penumpang sekali jalan sudah dapat menikmati pemandangan Kota Surabaya, dan bagi karyawan serta orang-orang urusan bisnis sampai tujuan dengan selamat.

Sementara untuk para pelajar dan mahasiswa melalui karcis langganan kalau dihitung harga per karcis senilai Rp 75.00. Ini berarti separuh harga dari karcis penumpang umum. Dengan demikian ditinjau dari segi sosial ekonomi Perum DAMRI sudah menjalankan dan mengamalkan sikap efesensi dalam pembangunan maupun kebutuhan masyarakat. Dan jika ditinjau dari segi pendidikan peranan bis kota banyak mempunyai andil-ikut serta mencerdaskan kehidupan bangsa.

Walaupun tidak langsung akhirnya lengkaplah keberadaan bis kota yang dikelola Perum DAMRI dalam mengamalkan Pancasila serta sebagian UUD 1945.

Melihat kenyataan di atas, kaum Perum DAMRI Surabaya menghimbau kepada para pelajar atau penumpang lainnya ikut menjaga dan mempunyai rasa memiliki bis kota yang kita cintai ini, jangan sampai di-

corat-coret.

Bahkan yang sangat memperhatikan dalam bis kota tertulis kata-kata kotor atau gambar asusila.

kerja para personel itu dalam satu hari terbagi dua shift. Shift pertama pagi pk. 04.30 sampai 11.30 kemudian menyusul shift kedua (siang) pk. 12.00 sampai

Laporan Eko Budi Prasetyo

Personil pengemudi bis kota dan kondektornya dikatakan lebih dari cukup dan jumlah personil itu adalah dua kali dari bis kota yang beroperasi. Cara

21.00. Setiap hari mereka itu bekerja seperti pekerja lainnya yaitu 7 jam/hari dan dalam satu minggu bekerja 6 hari. Pengoperasian bis kota di



Sodin Syafrudin, Kepala Unit Perum DAMRI Kodya Surabaya.

(Foto : Eko/NERACA)

Surabaya selama ini ada 12 trayek dan dalam waktu dekat akan ditambahkan beberapa jalur baru demi memenuhi kebutuhan masyarakat. Jalur-jalur ramai membuat penumpang berdesakan hanya beberapa trayek saja.

Diantaranya jalur I (lyn-te-ngah) Wonokromo (RSI) - Raya Darmo - Tanjung Perak, berikut jalur II dari Joyoboyo - Joyoboyo - Raya Darmo - Jembatan Merah dan jalur III (sama) Joyoboyo sampai Jembatan Merah.

Disamping jalur tersebut ada satu jalur dianggap ramai adalah jalur V untuk jurusan Kuti sari - Raya Ahmad Yani Karangsambutan - Demak.

Jumlah penumpang yang diangkut setiap harinya ada 100.000 penumpang umum dan lebih kurang 25.000 merupakan penumpang pelajar.

Dari jumlah penumpang diatas dapat dipambarkan dengan jelas, bahwa pemasukan Perum DAMRI per harinya berkisar Rp 18 juta.

Bisakah income bis kota per harinya meningkat? Sementara Sodin memberikan beberapa alternatif yang kiranya dapat meningkatkan hasil.

"Saya optimis dengan adanya kesadaran penumpang membayar karcis sesuai harga. Dan pelajar sendiri mempergunakan haknya yang tersedia itu. Maka jangan heran nantinya kalau hasil tersebut mengalami kenaikan".

Disamping itu cara pengelolaan, manajemen serta keju-

ran para personel menjalankan tugas Sodin menjangkau target yang ditentukan. Pemerintah akan terlampaui.

Patokan

KEBERHASILAN bis kota Surabaya sempat mendapatkan tanggapan serius dari pemerintah, bahkan untuk daerah lain, Jakarta, misal. Surabaya dijadikan ukuran atau patokan dan dijadikan studi perbandingan.

Langkah apa yang diambil dan bagaimana menangani kekurangan pemberian atau pembuatan karcis kesemuanya dipelajari beberapa pejabat yang melakukan perbandingan. Dengan kata lain, keberhasilan dan keberhasilan pengoperasian bis kota Surabaya akan ditiru.

Sumber BPS Kodya Surabaya, yang berhasil diungkap Neraca menyebutkan, pada tahun 1986 pengoperasian bis kota Surabaya selama itu dari keseluruhan bis beroperasi mencapai 410.452 ri, dengan mengangkut 16.684.713 penumpang umum dan 2.420.145 penumpang pelajar dan mahasiswa. Ini pada shift kedua.

Sementara pada shift pertama bis yang beroperasi mencapai 361.700 ri dengan mengangkut penumpang umum 15.144.381 orang sedang sebanyak 1.873.997 orang merupakan penumpang pelajar dan mahasiswa. Jumlah armada yang ada pada tahun 1986 sebanyak 153 kondisinya baik, ada 27 rusak ringan dan rusak berat ada 40 buah armada. (Bersambung)

Sumber: Harian Neraca, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia

Lampiran I

Keberhasilan Bus Kota DAMRI Surabaya

Di Balik Keberhasilan Pelayanan DAMRI di Surabaya (2-Habis)

JALUR bis kota Surabaya selama ini selain khusus dalam kota, ada satu jalur sampai ke luar wilayah, yaitu lintasan Surabaya - Sidoarjo.

Mengingat kebutuhan masyarakat meningkat dan jalur yang dilaluinya merupakan jalan-jalan protokol maka kalau pertama kali beroperasi kurang mendapat perhatian warga atau pemakai jasa transportasi bis kota, namun sekarang sudah lain.

Dakui oleh Kaunit Perum Damri Surabaya, Sodin Syafudin, untuk jalur Surabaya di lokasi Tugu Pahlawan sampai kota Sidoarjo jumlah penumpang berdesak-desakan.

Terobosan baru tersebut berdasarkan pengamatan Perum Damri dinyatakan berhasil. Mengingat jalur sepanjang jalan cukup ramai dan padat, sedang armada yang beroperasi pada jalur tersebut jelas masih kurang memadai.

Dengan lima buah armada jurusan Sidoarjo - Surabaya kalau bisa ditambah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. "Idealnya trayek Surabaya - Sidoarjo harus ada 12 bis, jadi tegasnya perlu ditambah 7 buah bis lagi," tambah Sodin.

Untuk menjawab pertanyaan dan angan-angan warga kota Surabaya sekitarnya pihak Perum secara bertahap akan memberikan pelayanan yang didominasi warga.

Langkah pertama Sodin memprioritaskan jalur baru di kawasan perumahan (real estate). Namun apakah keadaan jalan dan lingkungan di daerah baru sudah memenuhi syarat untuk disinggahi bis kota? Pertanyaan inilah belum terjawab.

Melalui kerjasama dengan Dinas PU, Pemda KMS dan

Perum Damri sebagai penyedia armada angkutan maka dalam waktu singkat daerah tertentu akan diberikan transportasi murah meriah itu. Segera digarap pada awal pembukaan jalur baru adalah trayek ke-13 (Jurusan Tandes).

Menanggapi jalur baru diatas, bagaimanakah nasib dari kendaraan lainnya. Seperti kendaraan Kijang selama ini melayani masyarakat Tandes.

Haruskan kendaraan tersebut yang taripnya Rp 200.00 sekali jalan per orang dihapus dari peredaran. Ataukah kendaraan Kijang terpaksa bersaing dengan angkutan bis kota.

berikan pada penumpang, namun ada beberapa jalan yang ditempuh crew bis kota Perum Damri Surabaya itu. Akibatnya secara tidak langsung pemasukan sedikit alami penyusutan.

Dalam arti sebagian uang yang seharusnya masuk di kas Perum Damri jadi membelok ke koeck para petugas Damri yang tidak bertanggungjawab.

Pada beberapa bulan lalu petugas Perum Damri Surabaya banyak ditemukan Sodin melanggar peraturan. "Jadi tidaklah heran sebagian dari mereka atau khususnya petugas penimbang (PPA) disKors aksi-

galan lain yang disampaikan warga Surabaya, dan nampaknya warga mengijinkan pelayanan yang baik dan enak. Alasan dari masyarakat Surabaya dan sekitarnya pertama banyak pengemudi bis kota melakukan kebiir-kebutan dan tidak jarang di dalam kota Surabaya, sering dijumpai kecelakaan bis kota.

Kedua adanya corat-coret yang tidak senonoh dan terakhir kode jurusan bis kota masih terlihat kurang rapih. Hal tersebut membuat menjadi kebingungan dan akibatnya penumpang sendiri menemui kesulitan atau kesasar ke tempat tujuan lain.

Masalah sepele diatas perlu ada perhatian serius dari Perum Damri Surabaya. Pemantasan papan nama untuk ju-

rusan memang dibutuhkan agar masyarakat yang mempergunakan jasa transportasi bis kota tidak keliru arah.

Keberhasilan itu akan luntur jika tidak dibarengi pembenaan hal-hal sekecil itu, atau paling tidak pengemudi yang menjalankan armadanya tidak terlalu cepat.

"Sebetulnya para pengemudi tidak usah ngebut apa sih yang mereka cari? bahkan Perum Damri tidak menentukan target atau harus membayar setoran," demikian Sodin memberikan tanggapan.

Dan yang lebih penting lagi adalah para penumpang janganlah segan mengingatkan pada pengemudi berjalan terlalu cepat, tambahanya.

Kembali menengok masalah kebocoran dan korupsi karci-

yang tidak diberikan pada penumpang oleh kondektur, sebenarnya masalah diatas tidak dapat dikatakan enteng atau tidak ada artinya. Dan kalau tetap dibiarkan menjalar haruskan keberhasilan bis kota Surabaya akan kehilangan citra akibat ulah segelintir orang tak bertanggungjawab.

Melihat kenyataan diatas Perum Damri berusaha sekuat tenaga mmemenkan terjadinya kebocoran itu. Dibalik itu semua, keberhasilan Perum Damri Surabaya perlu juga pembenaan di dalam tubuhnya. Baik crew ataupun jumlah kendaraan dan kondisi yang ada. Tidak ketinggalan pula peran serta dari warga ikut bertanggungjawab keberadaan bis kota. (Habis).

Laporan Eko Budi Presetyo

Salah satu polemik ini perlu dipikirkan jauh-jauh sebelum langkah awal berjalan, dan mungkin munculnya armada baru nantinya akan membunuh yang lama.

Disamping Jalur ke-13 itu Perum Damri berusaha menenrobo daerah lain dan kalau lokasinya memungkinkan tidak mustahil seluruh pelosok kota Surabaya akan diiniri bis kota.

Berbicara keberhasilan Perum Damri tentu timbul istilah pro dan kontra. "Ya, memang masih ada kegagalan-kegagalan yang nantinya perlu pembenahan. Untuk memperbaiki sesuatu yang tidak beres memerlukan waktu panjang," tegas Sodin.

Dari sisi lain pada tubuh bis kota Surabaya terdapat kebocoran-kebocoran. Besar ataupun kecil yang namanya kebocoran jelas mempengaruhi income.

Bukan saja dari pembayaran karci yang terkadang tidak di-

bat uannya sendiri," Ungkapnya. Ia menambahkan dengan berbagai upaya kebocoran di tubuh bis kota sekarang ini dapat diatasi.

Sodin dengan sangat minimta kepada crew Perum Damri agar menjalankan kewajibannya sebaik mungkin. Dan yang lebih penting janganlah mengambil keuntungan lain, apalagi sampai merugikan perusahaan.

Satu nuan sekali Sodin melakukan pendekatan kepada para sopir maupun kondektur bis kota, begitu juga para petugas PPA sudah seringkali diperingatkan jangan sampai membuat kecurangan. Akibatnya kalau keterlambatan mereka tidak segan-segan akan dikeluarkan.

Bisakah kebocoran itu di rem? menurut Kaunit Perum Damri Surabaya, bisa. Terbukti akhir-akhir ini pendapatannya selalu baik dan diperkirakan pada tahun ini, income bis kota menjadi lebih baik.

Dibalik itu semua ada keja-



SIAP BERTUGAS: Para awak bis kota DAMRI siap bertugas melayani masyarakat pemakai jasa di kawasan Surabaya. (Dok/Neraca)

Sumber: Harian Neraca, Perpustakaan Nasional Republik Indonesia

Lampiran J

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 1984 Tentang Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI



PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 31 TAHUN 1984
TENTANG
PERUSAHAAN UMUM (PERUM) DAMRI

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

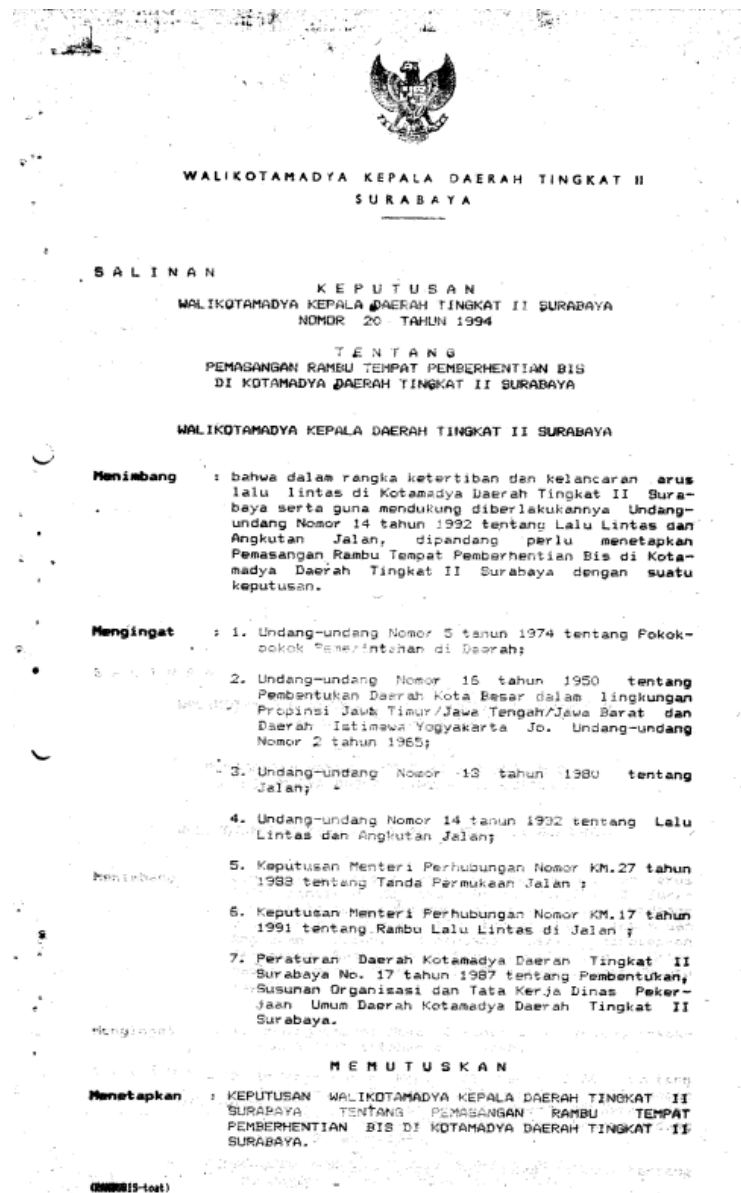
- Menimbang : a. bahwa dengan diundangkannya Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983 tentang Tata Cara Pembinaan dan Pengawasan Perusahaan Jawatan (PERJAN), Perusahaan Umum (PERUM), dan Perusahaan Perseroan (PERSERO), jo. Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1983, maka pengaturan Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI yang didirikan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 1982, perlu disesuaikan;
- b. bahwa berhubung dengan hal tersebut pada huruf a di atas, dipandang perlu untuk mengatur kembali Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI tersebut;
- Mengingat : 1. Pasal 5 ayat (2) dan Pasal 33 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945;
2. Undang-undang Nomor 19 Prp. Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara (Lembaran Negara Tahun 1960 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1989);
3. Undang-undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya (Lembaran Negara Tahun 1965 Nomor 25, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2742);
4. Undang-undang Nomor 9 Tahun 1969 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 1 Tahun 1969 (Lembaran Negara Tahun 1969 Nomor 16, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2890) tentang Bentuk-bentuk Usaha Negara menjadi Undang-undang (Lembaran Negara Tahun 1969 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2904);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1983 tentang Tata Cara Pembinaan dan Pengawasan Perusahaan Jawatan (PERJAN), Perusahaan Umum (PERUM), dan Perusahaan Perseroan (PERSERO) (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3246) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 1983 (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 37);

www.dpp.dep.kumham.go.id

Sumber: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/71388/pp-no-31-tahun-1984>, diakses pada 1 April 2025.

Lampiran K

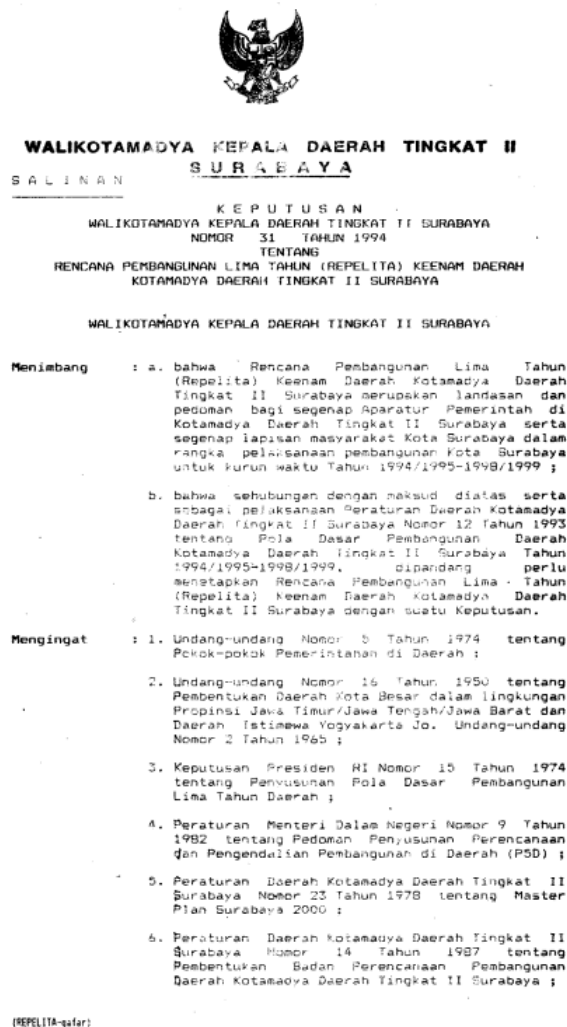
Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya Nomor 20 Tahun 1994 Tentang Pemasangan Rambu Tempat Pemberhentian Bis Di Kotamadya Daerah Tingkat II Surabaya



Sumber: <https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/2779>, diakses pada 29 Maret 2025.

Lampiran L

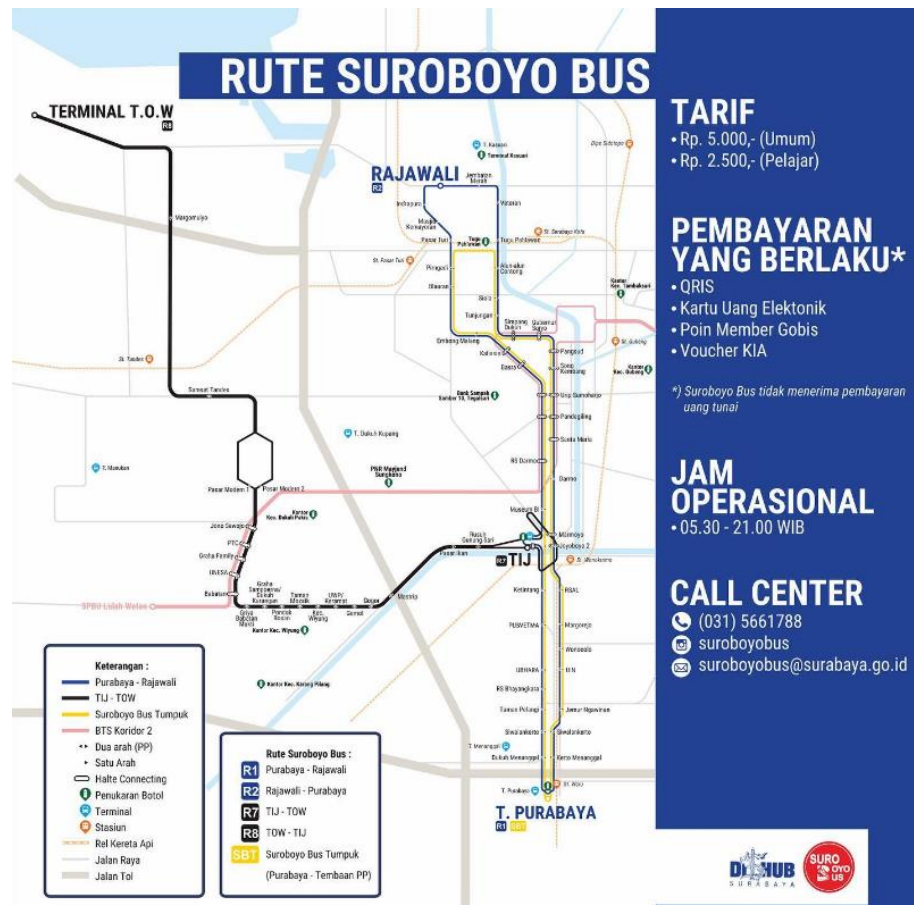
**Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Surabaya
Nomor 31 Tahun 1994 Tentang Rencana Pembangunan Lima Tahun
(REPELITA) Keenam Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II
Surabaya**



Sumber: <https://jdih.surabaya.go.id/peraturan/2898>, diakses pada 1 April 2025

Lampiran M

Rute Suroboyo Bus Terminal Purabaya – Terimal TOW



Sumber: <https://www.instagram.com/p/CrzWvY7PZfv/>, diakses pada 11

Mei 2025.

HASIL WAWANCARA

Deva Mariana, seorang mahasiswa UPN Veteran Jawa Timur berusia 22 tahun, merupakan pengguna musiman Suroboyo Bus. Ia tidak sering menggunakan bus kota, kecuali saat ingin mencoba pengalaman baru dalam perjalanan dengan transportasi umum. Biasanya, Deva memulai perjalanan dari Terminal Joyoboyo menuju pusat kota dan Surabaya Utara, lalu kembali lagi ke terminal tersebut. Alasan utama Deva memilih bus kota adalah karena adanya fasilitas gratis untuk mahasiswa, serta sistemnya yang simpel dan tidak merepotkan. Menurut Deva, kenyamanan selama naik Suroboyo Bus sangat baik, mulai dari tempat duduk, AC, hingga kebersihan bus yang selalu terjaga. Jika harus berdiri, tersedia pegangan yang membuat perjalanan tetap aman. Dari segi keamanan, Deva merasa tenang karena petugas bus kerap berkeliling dari depan ke belakang, sehingga penumpang merasa terawasi dan aman. Sebagai pengguna yang tidak rutin, Deva menilai jadwal keberangkatan dan kedatangan bus sudah cukup sesuai dengan kebutuhannya, dan ia meyakini para pekerja pun merasakan hal yang sama. Untuk waktu tunggu di halte, Deva memanfaatkan aplikasi GOBIS untuk memantau posisi bus, sehingga tidak perlu menunggu lama di halte, namun, akses ke halte dari tempat tinggalnya cukup jauh karena rutenya tidak sejalan dengan jalur Suroboyo Bus, sehingga ia harus mencari halte terdekat terlebih dahulu. Deva juga menilai tarif bus kota sangat murah hanya Rp5.000. Ia pernah mencoba pembayaran menggunakan QRIS, dan menurutnya sistem pembayaran tersebut cukup praktis. Pengalaman menggunakan aplikasi GOBIS juga sangat membantu, terutama untuk memantau rute dan estimasi kedatangan bus. Pelayanan dari petugas dan sopir bus dinilai sangat baik, karena mereka ramah dan sigap menjawab pertanyaan penumpang. Selama menggunakan bus kota, Deva tidak pernah mengalami kendala menurutnya rute dan frekuensi bus sudah cukup memadai untuk kebutuhannya sebagai mahasiswa. Dari pengalaman Deva, Suroboyo Bus memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keamanan yang sangat mendukung mobilitas mahasiswa di Surabaya, terutama dengan tarif terjangkau dan fasilitas yang memadai. Harapannya, ke depan akses halte dan cakupan rute bisa semakin luas.

HASIL WAWANCARA

Adhimul Haafidh, seorang mahasiswa Teknik Mesin Universitas Negeri Surabaya berusia 22 tahun, menggunakan Suroboyo Bus sekitar 3-4 kali dalam seminggu. Ia biasanya melakukan perjalanan dari halte Taman Pelangi ke halte Kaliasin. Alasan utama Adhimul memilih bus kota adalah karena biaya transportasinya jauh lebih terjangkau dibandingkan moda transportasi lain. Dari segi kenyamanan, Adhimul menilai perjalanan dengan bus cukup nyaman dengan fasilitas seperti kursi, kebersihan, dan AC yang memadai. Mengenai keamanan, ia merasa aman karena sejauh ini belum pernah menjumpai tindakan kriminal selama menggunakan bus., namun, adhimul berharap jam operasional bus bisa diperpanjang hingga pukul 23.00 atau lebih agar lebih fleksibel bagi pengguna. Waktu tunggu di halte menurutnya tidak terlalu lama, dan aksesibilitas halte dari tempat tinggal atau aktivitasnya cukup memuaskan. Ia menegaskan tarif perjalanan sangat terjangkau. Untuk pembayaran, saat ini sistem pembayaran dengan sampah plastik sudah tidak tersedia, sehingga ia menggunakan QRIS sebagai metode pembayaran. Meski demikian, Adhimul belum menggunakan aplikasi GOBIS karena belum tersedia untuk perangkat Apple yang digunakannya. Pelayanan dari petugas dan sopir bus dinilai cukup baik, dan sejauh ini Adhimul tidak pernah mengalami kendala selama menggunakan bus kota. Ia juga merasa rute dan frekuensi bus sudah cukup memadai untuk kebutuhan perjalanannya sehari-hari. Pengalaman Adhimul menunjukkan bahwa Suroboyo Bus menjadi pilihan transportasi yang ekonomis dan nyaman bagi mahasiswa di Surabaya, meskipun masih ada ruang untuk peningkatan terutama dalam hal jam operasional.

HASIL WAWANCARA

Santi, seorang ibu rumah tangga berusia 36 tahun, merupakan pengguna bus kota khusus wanita yang diluncurkan DAMRI pada tahun 2012. Ia pertama kali mengetahui keberadaan bus tersebut melalui teman kerjanya yang juga menggunakan layanan ini. Meskipun tidak rutin, Santi memanfaatkan bus khusus wanita tersebut terutama ketika suaminya tidak dapat menjemputnya pulang kerja, serta sesekali untuk menjemput keponakannya yang masih sekolah dasar. Menurut Santi, keberadaan bus khusus wanita ini membantu memberikan rasa aman dan kenyamanan selama perjalanan, terutama karena seluruh awak bus, mulai dari pengemudi hingga kondektur, adalah perempuan sehingga menciptakan suasana yang lebih ramah dan aman bagi penumpang wanita, terutama pada malam hari seperti waktu ia pulang bekerja. Rute yang dilalui biasanya dari Darmo menuju pusat kota, yang mendukung mobilitasnya karena rumahnya berada di kawasan Pacar Kembang, sehingga memudahkan akses dan perjalanan sehari-hari. Dengan tarif yang terjangkau sebesar Rp5.000 per perjalanan, bus ini menjadi pilihan yang praktis dan ekonomis bagi Santi. Meskipun layanan bus khusus wanita ini tidak bertahan lama akibat jumlah penumpang yang relatif sedikit, Santi menilai kebijakan tersebut membantu meningkatkan rasa aman. Ketika bus khusus wanita sudah tidak beroperasi, Santi terkadang menggunakan bus kota biasa. Meski demikian, ia mengaku lebih merasa aman saat menggunakan bus khusus wanita terutama pada malam hari ketika ia pulang bekerja, karena suasana yang lebih terjaga dan kehadiran awak bus perempuan memberikan rasa nyaman tambahan.