

DINAMIKA DAMRI SEBAGAI SARANA TRANSPORTASI DI SURABAYA TAHUN 1970-1982

Hikmah Tri Susiloningtyas

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Surabaya
E-mail: hikmahtyas@gmail.com

Nasution

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Kemajuan teknologi transportasi memegang peranan sangat penting. Manusia terdorong menciptakan berbagai sarana transportasi modern, sehingga sarana itu terus berkembang dari masa ke masa. Di Surabaya, transportasi menjadi aspek penting yang diperhatikan. Untuk mengatasi permasalahan transportasi, salah satu cara yang dilakukan pemerintah kota Surabaya yaitu bekerjasama dengan Perum DAMRI. Sejak awal berdirinya tahun 1946, Perum DAMRI terus berkembang.

Latar belakang di atas memunculkan beberapa rumusan masalah, yaitu: 1. Bagaimana latar belakang didirikannya DAMRI?, 2. Bagaimana perkembangan DAMRI di Surabaya pada tahun 1970-1982?, 3. Bagaimana dampak keberadaan DAMRI terhadap angkutan umum di Surabaya tahun 1970-1982?. Untuk mengungkap fakta-fakta yang ada di balik perkembangan DAMRI tahun 1970-1982, penulis menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari: pengumpulan sumber-sumber yang berkaitan dengan permasalahan, melakukan kritik intern terhadap sumber-sumber yang telah diperoleh dengan melakukan verifikasi terhadap data yang ada sehingga menjadi fakta yang relevan, interpretasi atau penafsiran yaitu menjelaskan hubungan antar fakta-fakta yang telah ditemukan kemudian menafsirkannya dan penulisan sejarah atau historiografi.

Kota Surabaya tahun 1970-an mengalami masalah kurangnya transportasi massal seperti bus kota. Pemerintah kota bekerjasama dengan Perum DAMRI meluncurkan proyek bus kota tahun 1975. Awal peluncuran armada yang dioperasikan sejumlah 20 bus yang terus bertambah tiap tahun sesuai permintaan pasar. Tahun 1976 jumlahnya bertambah menjadi 50 bus. 1978 bertambah lagi menjadi 92 bus. Perbaikan kinerja dilakukan DAMRI untuk memenuhi permintaan masyarakat. Tahun 1981 DAMRI meluncurkan bus tingkat. Dan tahun 1982 DAMRI meluncurkan bus patas.

Respon masyarakat terhadap bus kota DAMRI bermacam-macam. Ada yang setuju dan ada yang tidak. Yang setuju mengatakan harganya murah, rutenya banyak, kapasitas angkut besar, dan rute dijalani penuh. Sedangkan yang tidak setuju lebih memilih untuk pengoptimalan bemo. Bus kota DAMRI memonopoli transportasi di Surabaya. Akibatnya pengusaha dan sopir bemo mengadakan demo karena trayeknya digantikan oleh bus kota. Bemo lyn A yang beroperasi lewat jalur tengah dihapus. Juga dilakukan penertiban dengan cara pelarangan bemo dan becak beroperasi di tengah kota.

Kata kunci : Transportasi, DAMRI, Kota Surabaya

Abstract

Advances in transportation technology plays an important role. Human compelled create various modern means of transportation, so that means it continues to evolve over time. In Surabaya, transportation becomes an important aspect to consider. To overcome the problems of transport, one of the ways in which the city government Surabaya, in collaboration with Perum DAMRI. Since its inception in 1946, Perum DAMRI continues to grow.

Above background raises some formulation of the problem, namely: 1. What is the background DAMRI establishment?, 2. How DAMRI developments in Surabaya in 1970-1982 ?, 3. What impact DAMRI presence on public transport in Surabaya 1970s 1982 ?. To uncover the facts behind the development DAMRI years 1970-1982, the author uses historical research method comprising: gathering resources related to the problem, perform internal criticism of the sources that have been obtained by verifying the

data there are so into the relevant facts, interpretations or interpretations that explain the relationship between the facts that have been discovered and then interpret it and the writing of history or historiography.

City of Surabaya 1970s experienced the problem of lack of mass transportation such as buses. The city government in cooperation with Perum DAMRI city bus project launched in 1975. Initial launch a fleet of 20 buses operated a number that continues to grow each year according to market demand. In 1976 the number had grown to 50 buses. 1978 increased again to 92 buses. DAMRI performance improvements made to meet public demand. 1981 DAMRI launch decker bus. And in 1982 launched a bus patas DAMRI.

Public response to the city bus DAMRI manifold. There are agreed and there are not. Who agree say the price is cheap, the route a lot, large payload capacity, and lived a full service. While that does not agree prefer to optimization minibus. City bus transportation in Surabaya DAMRI monopolize. As a result, employers and minibus driver holding a demonstration because trayeknya replaced by a city bus. Bemo lyn A which operates through the middle lane deleted. Also performed demolition by means of banning minibus and rickshaws operate in the city center.

Keywords: *Transportation, DAMRI, Surabaya*

PENDAHULUAN

Kemajuan teknologi transportasi memegang peranan sangat penting. Bahkan bisa dipastikan, manusia tidak mungkin lepas dari ketergantungan dengan apa yang disebut transportasi. Karena itu, manusia pun terdorong menciptakan berbagai sarana transportasi modern, sehingga sarana itu terus berkembang dari masa ke masa.

Transportasi mempunyai peranan penting bukan hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia, tetapi juga membantu tercapainya alokasi sumber daya ekonomi secara optimal.¹ Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan berbagai aspek dari suatu Negara. Sehubungan dengan itu, pembangunan bidang ekonomi dan bidang lainnya perlu didukung dengan pembangunan dan perbaikan dalam sektor pengangkutan.²

DAMRI sebagai perusahaan transportasi milik Negara pada saat itu terdapat di beberapa kota di pulau Jawa. Salah satu diantaranya berada di Surabaya. Surabaya mempunyai kedudukan sentral dan strategis di Jawa bagian timur. Surabaya menjadi ajang pertempuran yang paling hebat selama revolusi, sehingga menjadi lambang perlawanan nasional.³

¹ Raharjo Adisasmita, *Dasar-dasar ekonomi transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), hlm. 12

² Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 23

³ M.C. Ricklefs, *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*, (Jakarta: Palgrave, 2008), hlm 456

Dalam perjalanannya DAMRI beberapa kali mengalami perubahan status. Hal tersebut tidak berbeda pula dengan DAMRI yang ada di kota Surabaya. Diawal berdirinya, DAMRI berstatus sebagai jawatan milik pemerintah. Berdasarkan PP no.23 tahun 1961, status DAMRI berubah menjadi BPU-PN DAMRI atau Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara DAMRI. Tidak berselang lama status tersebut berganti lagi menjadi PN (Perusahaan Negara) DAMRI di tahun 1965. Dan semenjak tahun 1982 berdasarkan PP no 30 tahun 1982, status DAMRI berubah menjadi Perum (Perusahaan Umum) hingga sekarang. Sejak berdirinya tahun 1946 hingga tahun 1982, Perum DAMRI mengalami perkembangan. Mengatasi kurangnya angkutan massal di Surabaya sekitar tahun 1970-an Perum DAMRI bersama Pemerintah mengusahakan adanya bus kota di kota Surabaya. Usaha tersebut tidak lain untuk mengatasi permasalahan transportasi di Surabaya yang semakin kompleks. Kondisi tersebut menarik penulis untuk melakukan penelusuran berkenaan dengan perkembangan Perum DAMRI kota Surabaya tahun 1970 sampai tahun 1982.

METODE

Jenis penelitian ini adalah deskriptif. Guna mengungkapkan permasalahan yang akan diteliti, penulis menggunakan metode penelitian sejarah. Adapun tahapan penulisan ini dimulai berdasarkan tahap-tahap, antara lain: tahap Heuristik (mencari dan menemukan Sumber), Tahap Kritik (pengujian terhadap sumber), Interpretasi, dan Historiografi.⁴

⁴ Aminuddin Kasdi, *Memahami sejarah* (Surabaya : University Press, 2001), hlm. 11

Pada tahap awal ini, penulis mengumpulkan sumber-sumber yang terkait dengan masalah dinamika DAMRI sebagai sarana transportasi di Surabaya tahun 1970-1982. Sumber arsip yang berkaitan dengan tema tersebut ditelusuri di Badan Perpustakaan dan Kearsipan Propinsi Jawa Timur, Badan Perpustakaan dan Kearsipan kota Surabaya, dan juga dari Perum DAMRI Surabaya. Buku-buku yang berkenaan dengan tema diperoleh dari perpustakaan daerah Jawa Timur, perpustakaan Medayu Agung, perpustakaan BAPEDA Propinsi Jawa Timur, dan perpustakaan Universitas Negeri Surabaya. Sumber Primer: Makloemat Kementerian Perhubungan RI No.01/DAMRI/46 tanggal 25 Nopember 1946, Peraturan Pemerintah RI No. 233 tahun 1963 tentang pendirian Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara Angkutan Motor DAMRI, Peraturan Pemerintah RI No. 30 tahun 1982 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Negara Angkutan Motor "DAMRI" Menjadi Perusahaan Umum (Perum). Pada tahap kritik sumber, penulis melakukan verifikasi untuk menguji validitas sumber-sumber yang telah diperoleh. Setelah dilakukan kritik terhadap sumber-sumber yang telah diperoleh maka selanjutnya dilakukan interpretasi atau penafsiran terhadap sumber-sumber tersebut dimana sumber-sumber yang berhasil diperoleh digabungkan satu sama lain, dianalisa satu sama lain sehingga terbentuk fakta sejarah. Pada tahap akhir penelitian, setelah berhasil merekonstruksi sejarah sesuai dengan tema maka dilakukan penulisan laporan akhir sebagai hasil penelitian sejarah tentang dinamika DAMRI sebagai sarana transportasi di Surabaya tahun 1970-1982.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdirinya DAMRI

Setelah proklamasi kemerdekaan Republik Indonesia dikumandangkan pada tahun 1945, angkatan muda dari *Zidosha Sokyoku* dan *Jawa Unyu Zigyosha* mengambil alih kedua jawatan ini dari tangan Jepang dengan segala fasilitasnya. Setelah kedua jawatan tersebut dapat direbut dan berada dibawah pemerintahan RI, maka dirubahlah namanya menjadi:

1. Jawatan angkutan darat untuk *Unyu Zigosha Sokyoku*.
2. Jawatan pengangkutan untuk *Jawa Unyu Zigyosha*.

Berdasarkan Makloemat Menteri Perhubungan no.1/DAM/46 tanggal 25-11-1946, pada tanggal 25 Nopember 1946, kedua jawatan tersebut (*Unyu Zigosha Sokyoku* dan *Jawa Unyu Zigyosha*) secara resmi digabungkan seluruhnya

menjadi satu jawatan perhubungan RI. Semenjak itu kedua jawatan tersebut dirubah namanya menjadi DAMRI (Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia).

Pada tahun 1961 berdasarkan Peraturan Pemerintah nomor 233 status DAMRI berubah menjadi Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara DAMRI atau yang disingkat dengan BPU-PN DAMRI. Pada tanggal 1 Juni 1963 DAMRI secara resmi dijadikan BPU-PN DAMRI (Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara DAMRI). BPU-PN DAMRI mempunyai tujuan turut membangun ekonomi nasional dalam bidang angkutan umum sesuai dengan ekonomi terpimpin dengan mengutamakan kebutuhan rakyat dan ketentraman serta kesenangan kerja dalam Perusahaan, menuju masyarakat yang adil dan makmur materiil dan spirituil.

Berdasarkan surat keputusan Menteri Perhubungan No. U.15/15/4 tanggal 24-11-1965 BPU -PN. DAMRI dirubah menjadi PN. DAMRI. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.30 th 1982 , tanggal 29 September 1982, Perusahaan Negara Angkutan Motor DAMRI beralih status menjadi Perum (Perusahaan Umum).

A. Kemunculan Bus Kota DAMRI di Surabaya

Kurangnya angkutan umum massal untuk penumpang bagi masyarakat kota Surabaya pada tahun 1970-an membuat pemerintah mulai mencari jalan keluar. Akhirnya muncullah ide untuk mendirikan bus kota DAMRI Surabaya. Rencana pendirian bus kota DAMRI ini juga diilhami oleh adanya PELITA II. PELITA merupakan rencana program pembangunan yang dibuat oleh pemerintah dalam jangka waktu lima tahun.

Proyek pendirian bus kota Surabaya dilakukan oleh DAMRI yang bekerja sama dengan pemerintah kota Surabaya. Pada tahap awal telah dilakukan beberapa persiapan, diantaranya yaitu persiapan tanah, garasi, depo dan lain-lain. Di daerah Rungkut telah dipersiapkan sebidang tanah seluas 6.250 m² untuk dibangun garasi dan kantor. Untuk pembuatan dan perakitan badan bus DAMRI bekerjasama dengan Wijaya Buana. Selain persiapan tersebut, DAMRI juga melakukan perekrutan pegawai yang akan dijadikan sebagai sopir, kondektur, montir, dan tenaga administrasi.

Bus kota DAMRI Surabaya resmi diluncurkan pada tanggal 20 Juli 1975. Awal peluncurannya jumlah armada yang di operasikan yaitu 20 bus kota. Pengoperasian bus kota DAMRI di Surabaya mendapat sambutan yang baik di masyarakat, meskipun pengoperasian bus ini belum

bisa dikatakan mampu untuk mengatasi masalah angkutan penumpang di Surabaya. DAMRI terus berupaya untuk menambah jumlah armada yang bisa dioperasikan. Tahun 1976 jumlah bus yang digunakan bertambah sebanyak 50 unit. Jumlah tersebut terus bertambah. Tahun 1978, jumlah bus DAMRI yang beroperasi sebanyak 92 buah. Rute yang dijalankan bus kota pada waktu itu terdiri dari tiga trayek, yaitu: Joyoboyo - Jembatan Merah - Perak, Kutisari - Jl. Demak, dan Aloha (Waru) - Jembatan Merah.⁵

Permintaan masyarakat terhadap bus kota terus bertambah. Menanggapi hal tersebut, bulan juli 1981 DAMRI meluncurkan bus bertingkat. Peluncuran bus bertingkat ini merupakan proyek percobaan. Dan tahun 1989 bus tingkat berhenti beroperasi karena beberapa kendala. Kendala yang dihadapi antara lain: prasarana yang tidak memadai. *Body* bus yang besar tidak memungkinkan bus beroperasi pada jalan-jalan yang kecil. Bus hanya bisa beroperasi pada jalan-jalan utama kota saja, sehingga jangkauannya kurang luas. Adanya kabel-kabel listrik yang melintang di jalan juga mengganggu pengoperasian bus tingkat. Dikhawatirkan kabel tersebut bisa tersangkut dan dapat membahayakan penumpang.

Usaha perbaikan pelayanan terus dilakukan oleh DAMRI khususnya UABK Surabaya. Pengadaan bus tingkat dirasakan masih kurang oleh masyarakat. Kebutuhan masyarakat sudah mulai berkembang, bukan hanya kebutuhan akan adanya sarana transportasi saja tetapi masyarakat juga mulai memikirkan kebutuhan kenyamanan di dalam sarana transportasi tersebut. Di dalam bus kota sering terjadi pencopetan dan biasanya kru bus kota menaikkan penumpang melebihi kapasitas bus, sehingga penumpang saling berdesak-desakan di dalam bus.⁶ Menanggapi keluhan dari masyarakat tersebut, pada bulan Juli 1982 UABK Surabaya meluncurkan bus patas.

B. Kebijakan Harga Karcis dan Kru Bus Kota

Keberadaan sarana transportasi massal seperti bus kota sangat dibutuhkan oleh masyarakat Surabaya. Padatnya jumlah penduduk dan besarnya mobilitas masyarakat Surabaya membuat sarana transportasi sebagai aspek penting yang harus dipenuhi. Perum DAMRI melalui UABK Surabaya sudah mengupayakan adanya bus kota sebagai sarana transportasi bagi masyarakat Surabaya. Telah dijelaskan sebelumnya terdapat 3 jenis bus yang

sudah diluncurkan UABK Surabaya untuk menangani masalah transportasi massal di Surabaya.

Seiring dengan adanya bus kota, di Surabaya juga ada berbagai macam sarana transportasi yang diusahakan oleh pihak swasta, seperti bemo, heliacak, dan taksi. Namun kebanyakan masyarakat lebih memilih bus sebagai sarana transportasi untuk mencapai tempat tujuan. Kalangan yang memilih penggunaan bus kota adalah kalangan menengah ke bawah. Hal tersebut salah satunya dikarenakan tarif bus yang lebih murah dibandingkan dengan sarana transportasi lain.

Pada awal kemunculan proyek bus kota yang diusahakan UABK Surabaya tahun 1975, harga yang dikenakan pada masyarakat pengguna sebesar Rp. 30,-. Sistem yang digunakan adalah dengan menggunakan karcis. Kondektur akan meminta uang kepada penumpang dan menggantinya dengan karcis sebagai bukti pembayaran.⁷ Masyarakat pengguna bus kota sebagian besar adalah pelajar dan mahasiswa. Untuk itu UABK Surabaya bekerjasama dengan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Surabaya⁸ mengeluarkan kebijakan kartu anggota dan kartu langganan bagi pelajar dan mahasiswa. Kartu anggota dan kartu langganan ini bisa digunakan untuk satu bulan dan dapat dibeli setiap akhir bulan. Pada tahun 1981, harga karcis yang berlaku Rp. 30,- sehingga pembelian satu bendel karcis adalah Rp. 1500,-. Sistem karcis langganan ini dihentikan pada tahun 1997.

Pada tahun 1979 dan 1980 terjadi perubahan moneter yang mengakibatkan kenaikan pada berbagai macam barang kebutuhan termasuk kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM). Kenaikan tersebut sangat berpengaruh terhadap harga karcis. Pada saat itu, harga karcis bus kota naik menjadi Rp. 75,-. Di Tahun 1983 harga karcis kembali dinaikkan menjadi Rp. 100,-.⁹

Harga karcis yang murah yang dikeluarkan oleh DAMRI disesuaikan dengan tugas dan fungsi DAMRI sebagai angkutan perintis dan stabilisator harga. Akibat rendahnya harga karcis, pada kurun waktu 1975-1979 DAMRI mengalami kerugian

⁷ Wawancara dengan Wahyu Sungkowo, pegawai Unit Angkutan Bus Kota Surabaya pada tanggal 10 April 2014

⁸ Pada saat itu nama instansinya adalah Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. Sekarang sudah berubah menjadi Dinas Pendidikan dan Kebudayaan.

⁹ Wawancara dengan Wahyu Sungkowo, pegawai Unit Angkutan Bus Kota Surabaya pada tanggal 10 April 2014

⁵ Surabaya post, Juli 1978

⁶ Wawancara dengan Ruminah, masyarakat pengguna bus kota pada tanggal 19 April 2014

yang cukup besar. Namun kerugian tersebut ditutupi dengan kelebihan dari cabang angkutan antar kota dan daerah yang lebih di arahkan pada aspek komersial. DAMRI menerapkan sistem keuangan silang yaitu kerugian angkutan perintis dan angkutan kota ditutup dengan keuntungan angkutan antar kota dan daerah.

Keberadaan bus kota DAMRI tidak bisa lepas dari unsur penting yang ada di dalamnya. Unsur tersebut adalah kru bus kota. Bus kota tidak mungkin bisa beroperasi tanpa adanya kru pendukung. Yang dimaksud kru disini yaitu sopir, kondektur, dan teknisi bus kota. Mereka mendapatkan gaji tiap bulan. Besarnya gaji yang mereka peroleh yaitu antara Rp. 6.000,- hingga Rp. 7.000,- tiap bulan. Gaji tersebut belum termasuk tambahan uang dinas jalan sebesar Rp. 400,- dan Rp 600,- per hari. Sistem ini berbeda dengan sistem pada sopir angkutan lain seperti bemo atau taksi. Mereka akan mendapatkan uang sesuai dengan banyaknya penumpang yang mereka angkut dalam sehari.

Kru bus kota terkadang merasa tidak mendapat keadilan. Jumlah gaji yang mereka peroleh dirasa kurang apalagi untuk mereka yang sudah berkeluarga. Tidak jarang juga mereka mengalami kerugian apabila uang setoran mereka tidak sesuai dengan jumlah penumpang yang naik atau ada penumpang yang tidak membayar. Kekurangan tersebut biasanya diakibatkan dari kalangan pelajar yang membayar kurang dari harga karcis. Padahal sudah disediakan kartu langganan tetapi mereka tidak memanfaatkannya. Mereka juga sering mendapat ancaman bahkan keroyokan dari kalangan ABRI berseragam yang tidak mau membayar karcis. Jika seperti itu maka mereka harus tetap mengganti kekurangan uang karena ada tim pengawas yang memantau jumlah penumpang.¹⁰

Pihak kru bus kota kemudian melaporkan kejadian-kejadian tersebut kepada UABK untuk mendapatkan solusi karena mereka tidak mau terus dirugikan. UABK menanggapi hal tersebut dan berkoordinasi dengan Kepala Garnisun wilayah Surabaya agar menertibkan anggotanya yang sering tidak membayar karcis bus kota.

C. Manfaat DAMRI bagi Masyarakat Pengguna Angkutan Umum di Surabaya

Peningkatan jumlah penduduk kota Surabaya menyebabkan wilayah kota semakin meluas sehingga kebutuhan akan jasa transportasi pun semakin meningkat. Angkutan umum

memegang peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi kota Surabaya. Akan tetapi penduduk kota Surabaya masih sedikit yang menggunakan fasilitas umum karena sebagian besar memilih menggunakan kendaraan pribadi.

Kebiasaan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi sedikit banyak disebabkan oleh beberapa aspek negatif sistem angkutan umum, yaitu: tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa terjadinya transfer, kelebihan penumpang pada jam sibuk, dan cara mengemudi kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan, serta kondisi internal dan eksternal yang buruk.

Banyaknya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan timbulnya kemacetan hampir di semua ruas jalan terutama di jalan-jalan protokol. Untuk itu pemerintah kota Surabaya membuat proyek penyediaan sarana transportasi massal yaitu bus kota. Keberadaan bus kota dirasakan manfaatnya oleh masyarakat Surabaya.

Keberadaan bus kota di dalam kota Surabaya dibarengi dengan berbagai pendapat di kalangan masyarakat Surabaya. Ada yang setuju dan ada yang tidak setuju terhadap munculnya bus kota.

Bagi mereka yang setuju, berbagai kemudahan bisa diterima masyarakat ketika memilih menggunakan bus kota sebagai sarana transportasi. Diantaranya adalah harganya yang relatif murah, jalannya (rutennya) ke berbagai jurusan yang cukup jauh memudahkan orang pergi kemana-mana, armadanya besar dan dapat mengangkut banyak sekaligus sehingga tidak perlu orang terlalu lama menunggu alat pengangkutan, selain itu rute bus yang sudah ditetapkan dijalankan secara penuh jadi tidak ada penumpang yang terpaksa turun di tengah perjalanan seperti yang kadang-kadang terjadi pada bemo karena rute tidak dijalani penuh.¹¹

Selain itu bus kota dianggap lebih aman dibandingkan dengan bemo. Kajahatan di bemo lebih menakutkan dibandingkan dengan di dalam bus kota. Pada rute-rute bemo yang melewati jalanan yang sepi tidak jarang naik para perampok yang berniat mengambil harta benda penumpang. Karena jumlah penumpang yang kadang sedikit dalam bemo sehingga penumpang yang dirampok tidak berani melakukan perlawanan. Sedangkan di dalam bus kota jumlah penumpangnya lebih banyak sehingga lebih berani ketika ada pencopet atau gangguan yang lainnya.¹²

¹⁰ Wawancara dengan Purnomo, pengemudi bus kota pada tanggal 15 April 2014

¹¹ Surabaya Post, Juli 1978

¹² Wawancara dengan Ruminah, masyarakat pengguna bus kota pada tanggal 19 April 2014

Sementara mereka yang tidak setuju beranggapan bahwa bus kota yang diusahakan oleh DAMRI sebenarnya kurang tepat di Surabaya, karena sebelum bus kota yang sekarang ini ada, sudah ada alat pengangkutan swasta (bemo dan lain-lain), jadi bus kota dipandang sebagai saingan oleh pengusaha bemo. Usaha swasta itu saja yang diperluas, tentunya dengan bimbingan pemerintah yang ketat tetapi bijaksana dan DAMRI hendaknya berusaha di tempat-tempat yang belum ada atau kurang sekali usaha swasta.

Tarif murah dalam arti layak dan dapat saja ditentukan oleh Pemerintah untuk usaha swasta, tetapi jangan sampai pengusaha menderita rugi. Kalau bus kota bisa murah dalam arti rugi karena mendapat bantuan (subsidi) dari Pemerintah, sedang subsidi itu akhirnya juga diambil dari uang rakyat.

Bus kota memang memiliki daya angkut lebih banyak dari bemo, tetapi harus diingat sebagian penumpang harus berdiri sedang dalam bemo semua penumpang duduk. Karena banyaknya penumpang bus yang berdiri, maka pemandangan sopir ke belakang sangat terganggu.

Asalkan jumlah bemo diperbanyak dan semua jurusan dijalan, meskipun tidak ada bus kota semua orang dapat memperoleh alat pengangkutan dengan cepat. Sopir yang suka menurunkan penumpang di tengah perjalanan atau tidak menjalani penuh rute yang sudah ditetapkan harus segera ditindak dengan tegas.

Bus kota yang terlalu besar untuk dalam kota Surabaya yang sangat padat lalu lintasnya, cukup mengganggu bagi pemakai jalan lainnya, malahan kadang-kadang membahayakan karena bus yang sangat besar itu memakan tempat yang banyak di jalan dan sering menutupi pandangan pemakai jalan lain yang ada di belakangnya.¹³

Berbagai macam pendapat boleh saja diutarakan oleh masyarakat kerana hal tersebut merupakan pilihan masing-masing. Namun, menurut saya keberadaan sarana transportasi massal sangat dibutuhkan di sebuah daerah dengan jumlah penduduk yang padat. Adanya sarana transportasi massal seperti bus kota di Surabaya merupakan salah satu cara untuk mengatasi kemacetan yang terjadi akibat volume kendaraan yang berlebih. Hal tersebut juga sesuai dengan yang terkandung dalam UUD 1945 pasal 33 ayat 2 yang berbunyi “Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.” Transportasi merupakan salah satu sektor yang dianggap menguasai hajat hidup orang banyak,

sehingga pantaslah ketika Pemerintah mengusahakan sendiri usaha transportasi meskipun tidak menutup kemungkinan bagi pihak swasta untuk membuka usaha di bidang ini.

D. Dampak keberadaan DAMRI terhadap Sarana Transportasi lain di Surabaya

Pengoperasian bus kota DAMRI tahun 1975 membawa dampak bagi sarana transportasi lain yang sudah ada sebelumnya di kota Surabaya. Masyarakat Surabaya lebih memilih menggunakan sarana transportasi bus kota daripada bemo salah satunya dikarenakan harga tiket bus kota lebih murah dibandingkan harga bemo. Pada saat itu karcis bemo seharga Rp. 30,- sedangkan harga bemo Rp. 55,-. Protes keras dilakukan oleh pengusaha dan pengemudi bemo terhadap kemunculan bus kota DAMRI. Namun demo tersebut tidak berlangsung lama karena pihak militer turun tangan mengatasi demo tersebut. Pada saat itu kekuatan militer sangat kuat dan tidak ada yang berani.¹⁴

Tentangan keras yang dilakukan oleh pengusaha bemo dikarenakan adanya penghapusan lyn A yang mempunyai trayek tengah kota yaitu Joyoboyo – Tugu Pahlawan. Trayek ini dihapuskan karena digantikan oleh trayek bus kota DAMRI. Jumlah bus kota pada trayek tersebut dirasakan sudah mencukupi sehingga tidak diperlukan tambahan angkutan lainnya seperti bemo.

Unit Angkutan Bis Kota (UABK) Surabaya tidak tinggal diam dalam menanggapi tentangan dari sopir bemo. Untuk mengurangi besarnya arus demo, UABK memberikan solusi perekrutan sopir bemo lyn A sebagai sopir DAMRI. Solusi ini agaknya dapat diterima oleh sopir bemo.

Bisa dikatakan pada saat itu DAMRI memonopoli transportasi massal di Surabaya. Tidak cukup dengan penghapusan lyn A, Pemerintah kota mengajukan permohonan penambahan jumlah bus kota pada tahun 1978. Sebagai langkah awal mereka mengajukan larangan penambahan jumlah kendaraan bermotor jenis bemo roda empat dan bemo roda tiga juga becak. Kejadian ini sangat berpengaruh terhadap pengusaha bemo. Sehingga dilakukan pengaturan ulang trayek bemo yang trayeknya berjumlah 1533 buah dengan 24 lyn dan 38 jurusan.

Upaya penertiban dilakukan oleh aparat. Ratusan aparat turun untuk menertibkan bemo dan becak yang ada di Surabaya. Trayek-trayek bemo

¹³ *Ibid*

¹⁴ Wawancara dengan Supriyadi, Sopir bemo pada tanggal 17 April 2014

yang dilalui bus kota DAMRI dialihkan ke daerah yang tidak dilalui oleh bus kota.¹⁵

Setelah proses penertiban baik pengusaha bemo dan juga bus kota DAMRI, masing-masing menjalankan trayek yang sudah disepakati. Pertentangan munculnya DAMRI sudah diatasi oleh aparat meskipun keputusan yang dihasilkan merugikan pengusaha bemo. Hal tersebut dilakukan pemerintah sebagai upaya penanganan masalah transportasi massal yang ada di Surabaya. Keberadaan bus kota DAMRI membawa angin segar bagi masalah angkutan penumpang di Surabaya. Sampai bulan Januari 1980 jumlah kendaraan yang ada di Surabaya adalah sebagai berikut:¹⁶

Tabel 4.1 Jumlah kendaraan di Surabaya sampai 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: Surabaya dalam Lintasan Pembangunan, hlm. 111

Dari tabel bisa dilihat jumlah kendaraan yang ada di Surabaya pada saat itu sangat banyak. Jumlah angkutan penumpang yang ada bisa dikatakan cukup banyak, namun jumlah tersebut masih kurang jika dibandingkan dengan jumlah masyarakat Surabaya yang membutuhkan sarana pengangkutan umum. Oleh karena itu pihak DAMRI bersama pemerintah terus mengadakan penambahan jumlah bus kota demi terlaksananya transportasi massal di kota Surabaya.

PENUTUP

DAMRI merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diperoleh dari hasil nasionalisasi jawatan pengangkutan milik Jepang. Pada waktu itu, Jepang memiliki dua

jawatan angkutan resmi yaitu: *Zidosha Sokyoku* (jawatan mobil/ kendaraan) dan *Konso/Jawa Unyu Zigyosha* (Jawatan angkutan barang). Setelah diambil alih, kedua jawatan tersebut resmi menjadi milik Republik Indonesia yang bernama Jawatan Angkutan Darat (angkutan penumpang) dan Jawatan Pengangkutan (angkutan barang).

Berdasarkan Makloemat Menteri Perhubungan no.1/DAM/46 tanggal 25-11-1946, pada tanggal 25 Nopember 1946, kedua jawatan tersebut (*Unyu Zigosha Sokyoku* dan *Jawa Unyu Zigyosha*) secara resmi digabungkan seluruhnya menjadi satu jawatan perhubungan RI. Semenjak itu kedua jawatan tersebut dirubah namanya menjadi DAMRI (Djawatan Angkutan Motor Republik Indonesia).

Kota Surabaya mulai tahun 1970-an mengalami kekurangan sarana transportasi untuk penumpang. Pada saat itu bus-bus kota yang sebelumnya ada di dalam kota Surabaya mengalihkan usahanya ke luar kota dan daerah karena perolehan mereka tidak sebanding dengan pengeluaran yg dihabiskan untuk biaya perawatan dan lain-lain. Mengatasi permasalahan tersebut, pemerintah kota Surabaya bekerjasama dengan DAMRI mengadakan proyek bus kota DAMRI tahun 1975.

Peluncuran bus kota DAMRI tahun 1975 ditandai dengan adanya 20 bus kota. Armada bus kota terus bertambah. Tahun 1976 sebanyak 50 unit, tahun 1978 sebanyak 92 unit, tahun 1981 sebanyak 190 unit, dan tahun 1982 menjadi 212 unit dengan rute-rute yang telah ditentukan yang sebagian besar melewati tengah kota Surabaya.

Tarif karcis pada peluncuran perdana bus kota DAMRI di tahun 1975 sebesar Rp. 30,-. Tarif ini mengalami kenaikan sesuai dengan kondisi ekonomi pada saat itu. Tahun 1979 dan 1980 terjadi perubahan moneter sehingga berpengaruh terhadap kenaikan tarif karcis bus yaitu menjadi Rp. 75,-. Tarif tersebut kembali naik pada tahun 1983 menjadi Rp. 100,-.

Namun ada pengkhususan bagi penumpang dari kalangan pelajar dan mahasiswa. Perum DAMRI bekerjasama dengan Departemen Pendidikan dan kebudayaan pada saat itu membuat kebijakan adanya kartu anggota dan kartu langganan. Pelajar dan mahasiswa bisa membeli karcis pada akhir bulan untuk digunakan dalam waktu satu bulan. Tarif karcis yang berlaku bagi pelajar dan mahasiswa yaitu Rp. 1500,-.

Munculnya bus kota DAMRI mendapatkan berbagai macam respon dari masyarakat. Ada yang setuju dan ada yang tidak setuju. Kebanyakan pendapat yang setuju menyebutkan harganya relatif

¹⁵ Wawancara dengan Supriyadi, Sopir bemo pada tanggal 17 April 2014

¹⁶ Profil Dinas Perhubungan Kota Surabaya, (Surabaya: Dinas Perhubungan, 2003), hlm. 110

murah, rutenya ke berbagai jurusan memudahkan orang pergi kemana-mana, armadanya besar, rute yang ditetapkan dijalankan sepenuhnya dan juga alasan keamanan yang lebih baik daripada di bemo.

Sedangkan yang tidak setuju dikarenakan sudah ada angkutan umum sebelum bus kota seperti bemo. Bemo dianggap sudah cukup untuk melakukan pengangkutan orang hanya pelaksanaannya yang perlu diatur ulang. Selain itu lalu lintas kota yang padat akan semakin padat jika ada bus kota dengan *body* yang besar dan hal itu bisa mengganggu pandangan pengguna jalan yang lain.

Berbagai macam respon tersebut wajar, namun Pemerintah juga berhak untuk mengusahakan pengangkutan yang berhubungan dengan hajat hidup orang banyak agar masalah transportasi bisa ditangani dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

- Bantuan Bus Robur dari Departemen Perindustrian Dasar Republik Indonesia, Arsip Kota Surabaya no. 3770, box. 69
- Jajasan Persatuan Pengemudi bemo, Arsip Kota Surabaya no.3759, box. 94
- Lembaran Negara no. 293 tahun 1961, Arsip Badan Perpustakaan dan Kearsipan Proponsi Jawa Timur.
- Lembaran Negara no. 25 tahun 1965, Arsip Badan Perpustakaan dan Kearsipan Proponsi Jawa Timur.
- Lembaran Negara no. 54 tahun 1982, Arsip Badan Perpustakaan dan Kearsipan Proponsi Jawa Timur.
- Peraturan Dewan Pertahanan Negara no. 4 tahun 1946 tentang Pembentukan Panitia Angkutab Darat, Arsip Badan Perpustakaan dan Kearsipan Proponsi Jawa Timur.
- Peraturan Dewan Pertahanan Negara no. 21 tentang Angkutan Darat Bermotor, Arsip Badan Perpustakaan dan Kearsipan Proponsi Jawa Timur.
- Peraturan Pemerintah no. 36 tahun 1948 tentang Militerisasi Djawatan Angkutan Motor, Arsip Badan Perpustakaan dan Kearsipan Proponsi Jawa Timur.
- Permintaan Trayek oleh N.V. Menara, Arsip Kota Surabaya no. 1627, box. 42
- Permohonan Otobis/Microbis Kotapraja Surabaya, Arsip kota Surabaya no. 3778, box. 94
- Perubahan Susunan Seksi dan Tarip Kartjis, Arsip kota Surabaya no.3775, box. 94
- Polisi Negara-Halte Bus Kota-Jalur yang dilalui Bus kota, Arsip kota Surabaya, 24 Oktober 1960
- Proyek Angkutan Bis Kota Surabaya, Arsip Kota Surabaya no.462, box. 37
- Putusan Walikota Surabaya 21 Mei 1960, Arsip kota Surabaya no. 3773, box. 94
- Rekomendasi Kotamadya Surabaya kepada PT. Bromo Djaya Inc untuk melaksanakan penyelenggaraan angkutan darat dengan Taxi Sedan, Arsip Kota Surabaya no. 3422, box. 297

Buku

- Abbas, Salim. 1995. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Aminuddin, Kasdi. 2001. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa Press.
- Aminuddin, Kasdi, dkk. *Surabaya dan Jejak Kepahlawanannya*. Surabaya: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya.
- Badan Arsip Provinsi Jawa Timur. 2008. *Transportasi di Surabaya Masa Hindia-Belanda Sampai Republik Indonesia*, Jilid 2. Surabaya: Seri Penerbitan Naskah Sumber Arsip 9B.
- Endang, Wulandari. 2010. *Penataan Perkampungan di Surabaya tahun 1913-1931*. Surabaya: tidak diterbitkan.
- Freek, Colombijn dkk (ed). 2005. *Kota Lama Kota Baru, Sejarah Kota-kota Di Indonesia*. Jogjakarta: Ombak.
- Hadinoto. 1996. *Perkembangan Kota & Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870-1940*. Yogyakarta: Andi.
- Heru Sukadri dkk 1991. *Sejarah Revolusi Kemerdekaan (1945-1949) Daerah Jawa Timur*. Jakarta: Proyek IDSN
- John, Ingelson. 2004. *Tangan dan Kaki Terikat, Dinamika Buruh, Sarekat Kerja dan Perkotaan Masa Kolonial*. Jakarta: Komunitas Bambu.
- M.C., Riclefs,. 2008. *Sejarah Indonesia Modern 1200-2008*. Jakarta: PT Serambi Ilmu Semesta.
- Nasution. 2006. *Ekonomi Surabaya Pada Masa Kolonial (1830-1930)*. Surabaya: Pustaka Intelektual.