

POLEMIK PURABAYA; MENYADARI TANTANGAN MEGAPOLITAN

Oleh : Suwardi

Surabaya, sebagai jantungnya kota Jawa Timur, kota perniagaan dan jasa, pendidikan serta akses pintu keluar masuk Jawa Timur, mempunyai peran strategis sekaligus berkepentingan besar dalam pengelolaan dan manajemen transportasi baik segi infrastruktur keterminalan (bandara, pelabuhan dan terminal bus) maupun moda/alat transportasinya.

Mencermati dilema pemkot Surabaya tentang keberadaan terminal bus Purabaya, yang lokasinya secara administratif berada di Kabupaten Sidoarjo, dimana terjadi tarik ulur dengan pemda Sidoarjo (dimana dalam perda RTRW Sidoarjo diproyeksikan menjadi kawasan pemukiman), selayaknyalah menjadi kajian dan *brainstorming* bersama tentang perlunya konsep pembangunan kawasan secara terpadu. Permasalahan terminal Purabaya ini sama persis dengan rencana perluasan atau pemindahan bandara Juanda (rencananya ke Madura ataukah ke Lamongan) serta Pelabuhan Terminal Peti Kemas Tanjung Perak (antara ke Lamong Bay-Gresik ataukah ke Bangkalan-Madura) yang masih menjadi perdebatan panjang. (Dan fenomena ini juga menjadi ‘kaca bengala’ bagi pengelolaan sektor transportasi untuk daerah/kota lain di Indonesia, yang sedang menuju menjadi kota metropolitan berikutnya, - Makassar, Semarang, Medan, Solo, dan Jogja).

Pilar utama dari konsep pembangunan kawasan terpadu adalah adanya saling *ke-interaksi-an* atas dasar/asas *ke-manfaat-an* bersama (sumber daya, tata ruang) dan pengelolaan secara *transparan* dan *partisipatif*; serta menjamin *kesinambungan* untuk generasi mendatang. Berkaitan dengan masa depan terminal bus purabaya, maka seharusnya menjadi fokus kajian bersama antara pemkot Surabaya dengan pemda Sidoarjo. Sehingga permasalahan yang muncul ke permukaan/publik tidak menjadi bias. Akar permasalahan ini bukan pada *sharing* pemasukan

kas daerah yang dirasakan tidak seimbang antara kedua daerah tersebut (30% Sidoarjo, 30% operasional, 40% Surabaya), akan tetapi lebih pada kurang optimalnya *hearing*, *course*, dan *komunikasi* antar dua daerah dalam rangka pengembangan kawasan secara terpadu. Sehingga keberadaan terminal bus Purabaya semata-mata bukan untuk kepentingan Surabaya atau Sidoarjo, akan tetapi adalah untuk kepentingan akses/mobilitas bagi pengembangan kawasan dua daerah khususnya dan Jawa Timur pada umumnya.

Bagaimana titik temunya? Solusi (cerdas) yang bisa ditawarkan adalah dengan menguji kembali keberadaan terminal bus Purabaya dengan konsep pembangunan kawasan terpadu di atas. Pengujian ini untuk mendapatkan nilai/angka relevansi yang harus dijadikan patokan untuk melihat masa depan terminal bus Purabaya ini. Dari angka relevansi yang akan diperoleh nantinya akan menghasilkan rekomendasi; *pertama*, terminal bus Purabaya tetap dipertahankan keberadaanya. Artinya, apapun alasannya dan siapapun tidak boleh dan tidak bisa mengotak-atik lagi keberadaan terminal bus ini. Tidak pemkot Surabaya maupun pemda Sidoarjo, termasuk juga pemprop Jatim. Sehingga hanya tinggal menyisakan perbincangan dalam hal manajemen pengelolaan dan bagi hasil pemasukan. Berapapun prosentase *share* pemasukan antar kedua daerah (perdebatan pasti alot), tetapi tetap berlandaskan pada frame berpikir yang sama, melanggengkan keberadaan terminal bus Purabaya.

Kedua, lokasi/keberadaan terminal bus Purabaya tidak layak. Berarti, harus ada lokasi yang sesuai untuk tetap menjamin akses dan mobilitas keluar masuk Jawa Timur serta jantung kotanya Jawa Timur, Surabaya. Dan tetap dingat, lokasi dimanapun juga sebagai gantinya harus tetap dipilih berdasarkan pengujian konsep pembangunan kawasan terpadu. Pilihan ini bisa saja lebih dari satu lokasi (misal, memperluas terminal bus Tambak Osowilangun, atau daerah Gresik Timur, atau daerah Benowo-Suarabaya, atau masih tetap di Sidoarjo-Krian, Sepanjang dan lain-lain), sehingga diperlukan tim/pokja yang melibatkan semua stakeholder di kawasan-kawasan tersebut.

Nah, sejalan dengan pengkajian dan pembahasan dilema tersebut di atas, maka kebijakan pendukung lainnya harus segera dipikirkan dan disiapkan. Hal ini dimaksudkan agar pembenahan sektor transportasi tidak *parsial*, sepele dan cenderung *responsif*. Pembenahan harus dilakukan secara menyeluruh dan berkelanjutan, sehingga ia bersifat *antisipatif* (terhadap kemungkinan kemacetan, perkembangan jaman & teknologi, budaya masyarakat, jumlah kendaraan, jumlah penumpang, isu lingkungan, jaringan jalan, infrastruktur, tata ruang dll) dan *saling mendukung dan mengisi* (bukan sekedar *kompetitif*) antara beberapa pilihan moda transportasi massal (angkuta, bus, kereta) serta para pengguna jalan lainnya (kendaraan pribadi / mobil / sepeda motor, kendaraan bukan bermotor / sepeda dan pejalan kaki).

Dengan demikian, apapun pilihan kebijakan yang akan diambil oleh Pemkot Surabaya (kenapa Surabaya, karena dialah jantung kotanya Jawa Timur, sehingga mempunyai tanggung jawab terbesar dalam hal manajemen transportasi berkaitan dengan tingkat mobilitas dan aksesibilitas kota), maka bukanlah kebijakan yang gegabah dan emosional, sehingga mengesampingkan pemikiran-pemikiran cerdas yang berkembang di beberapa stakeholder yang ada. Termasuk juga Pemda Sidoarjo (yang berjalan sendiri dalam menetapkan RTRW untuk kawasan terminal bus Purabaya), - juga pemda Kabupaten lainnya di kawasan sekitar Surabaya yang kemungkinan menjadi *partner* dalam rangka manajemen transportasi menyeluruh dan berkelanjutan nantinya, hendaknya tidak mengedepankan ego kewilayahan. *Smoga*.

*). Penulis adalah *Formature/Direktur Nasional Lembaga Teknologi Mahasiswa Islam (LTMI) PB HMI 2006-2008*, aktif di *Indonesian Transportation Development Center/ TraDC* dan tengah melakukan riset tentang manajemen transportasi berkelanjutan di Propinsi Jawa Timur.

***) Dimuat Harian Jawa Pos, Kamis 9 Maret 2006, Opini Metropolis**