

Kebijakan Manajemen Transportasi Darat dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat di Kota Depok

Muh. Kadarisman

Universitas
Muhammadiyah Jakarta
kadarisman.bkn@gmail.com

Aang Gunawan

STMT Trisakti
stmt@indosat.net.id

Ismiyati

Universitas
Muhammadiyah Jakarta
ismiyati.umj@gmail.com

ABSTRACT

In achieving Depok City development, the role of land transport has an important and strategic position, so that policies need to be integrated in a single management policy and land transportation impact on the economy of the community in Depok. Various policies have been issued, in order to minimize the land transport problems, but no matter how well the policy will not work optimally for the management of land transportation is less addressed. This study used descriptive qualitative, because trying to find empirical facts with the proper interpretation of the action phenomenon. Results: 1. Selection land transportation that correspond to the characteristics of Depok City, and attentive to the needs and interests of all sections of society were different, able to support the effectiveness and efficiency of the provision of public transport services of the city. 2. Development of an adequate road network in the City of Depok has increased the economic sectors of society, increasing the value / price of land, the development of small-scale enterprises, medium and large, the product specialization between regions, the concentration and urbanization, especially in areas that have opened access roads and transport. Resulting in increased revenue Depok City coupled with equitable distribution of goods between residents, business lines spread across several regions. In addition, an increasing number and types of goods and services are able to produce consumer, government and industry.

Keyword : *land transportation, the community's economy*

ABSTRAK

Dalam pencapaian pembangunan Kota Depok, peranan transportasi darat memiliki posisi penting dan strategis, sehingga kebijakannya perlu dipadukan dalam satu kesatuan kebijakan manajemen transportasi darat dan dampaknya terhadap perekonomian masyarakat di Kota Depok. Berbagai kebijakan telah dikeluarkan, untuk meminimalisasi masalah transportasi darat tersebut, namun sebaik apa pun kebijakan tidak akan berhasil secara maksimal selama manajemen transportasi daratnya kurang dibenahi. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif-kualitatif, karena berusaha menemukan fakta empiris dengan interpretasi yang tepat atas tindakan fenomena yang ada. Hasil penelitian: 1. Pemilihan transportasi darat yang sesuai dengan karakteristik Kota Depok, dan memperhatikan kebutuhan serta kepentingan segenap lapisan masyarakat yang berbeda-beda, mampu menunjang efektivitas dan efisiensi penyediaan pelayanan angkutan umum kota. 2. Pembangunan jaringan transportasi darat yang memadai di Kota Depok telah mampu meningkatkan pertumbuhan sektor ekonomi masyarakat, meningkatnya nilai/harga tanah, berkembangnya usaha skala kecil, menengah dan besar, terjadinya spesialisasi produk antar wilayah, terjadinya konsentrasi dan urbanisasi penduduk, terutama di daerah yang telah dibuka akses jalan dan angkutan. Sehingga terjadi peningkatan pendapatan Kota Depok dibarengi dengan distribusi barang secara merata antar penduduk, bidang usaha yang tersebar di beberapa wilayah. Di samping itu, terjadi peningkatan jumlah dan jenis barang jadi dan jasa yang mampu dihasilkan para konsumen, pemerintah dan kalangan industri.

Kata kunci : transportasi darat, perekonomian masyarakat

PENDAHULUAN

Dalam pencapaian pembangunan di Kota Depok, peranan transportasi darat memiliki posisi penting dan strategis, sehingga kebijakan manajemen transportasi darat perlu ditata dalam satu kesatuan kebijakan manajemen transportasi darat dan pertumbuhan perekonomian masyarakat. Efektivitas kebijakan manajemen transportasi darat di Kota Depok sangat tergantung bagaimana Pemerintah Kota Depok tersebut menangani manajemen transportasi daratnya, baik dari sisi penawaran maupun permintaan. Dengan kebijakan manajemen yang tepat dan meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan serta pengendalian, maka kondisi transportasi darat di Kota Depok diharapkan juga akan mencapai sasaran dengan baik pula.

Kota Depok sebagai penyangga utama dari Ibukota Negara Jakarta, saat ini mengalami pertumbuhan populasi penduduk yang terus meningkat, dan kondisi yang demikian telah berdampak pada sistem transportasi darat yang ada misalnya angkutan bus, angkutan kota dan angkutan kereta api. Berbagai kebijakan dikeluarkan, dengan harapan agar masalah transportasi darat tersebut dapat diminimalisasi khususnya masalah kemacetan yang terjadi di tempat-tempat tertentu misalnya di Jl. Margonda, Jl. Tole Iskandar, Jl. Ir. H. Juanda, dll. Namun, bagaimana pun kebijakan tersebut dikeluarkan tidak akan berhasil dengan baik, selama manajemen transportasi publiknya tidak atau kurang dibenahi. Di sisi lain, faktor kondisi daerah

sekitar Depok, misal Bogor, Jakarta, Tangerang dan Bekasi (Jabotabek) juga harus menjadi perhatian serius dan terpadu dalam merencanakan transportasi darat dengan pendekatan lingkungan. Sekarang, di kelima wilayah ini telah menjadi megapolitan yang dikenal Jabodetabek, merupakan suatu region besar metropolitan yang mempunyai penduduk 21 juta orang.

Di samping itu, manajemen transportasi darat Jabodetabek sebagai bagian dari ciri peradaban masyarakat yang lebih modern untuk maju dan berkembang, menjadi tampak krusial dan strategis guna dibenahi dan dikelola dengan pendekatan lingkungan, manajemen berbasis partisipasi publik, terintegrasi dengan perencanaan suatu kota atau daerah (Redaksi Jurnal Manajemen Transportasi, 2009). Dengan segala potensi sektor pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah Kota Depok, telah memacu Pemerintah Kota Depok untuk meningkatkan sarana dan prasarana transportasinya guna mengimbangnya. Namun ketersediaan Sumber Daya Manusia (SDM) dengan standar kompetensi regional, nasional, hingga internasional, yang mampu mendukung kapasitas stakeholder dalam pembangunan transportasi darat di Kota Depok tersebut sangat diperlukan, guna menjamin efektifitas dan keselamatan pada masa operasi serta pemeliharannya.

Sarana dan prasarana transportasi darat di Kota Depok tersebut seperti kereta api, bus, metro mini, dan angkot perlu didukung manajemen yang efektif. Kebijakan manajemen transportasi darat Kota Depok tersebut, terutama

dimaksudkan sebagai sarana yang efektif dan efisien serta sangat penting baik dalam menunjang keberhasilan dan kelancaran pembangunan bidang transportasi di Kota Depok maupun dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah. Di samping itu, kebijakan tersebut juga dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumber daya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di wilayah ini, serta meningkatkan kesejahteraan keluarga (Zein dan Hanifah, 2008: 185).

Dengan demikian, kebijakan tersebut diharapkan dapat menyebabkan pengurangan konsentrasi tenaga kerja yang mempunyai keahlian dan keterampilan pada wilayah tertentu saja. Kemajuan pembangunan bidang transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan di Kota Depok dan antar wilayah serta mengurangi perbedaan antar wilayah, sehingga mendorong terjadinya pembangunan di Kota Depok dan antar wilayah di Jabotabek. Dengan adanya manajemen transportasi darat yang modern di Kota Depok, harapannya dapat menghilangkan atau mengurangi berbagai hambatan yang ada.

Selanjutnya, memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya merata di semua wilayah Kota Depok. Simbolon (2003: 12) mengemukakan sebagai berikut. “Dalam dunia transportasi ada ungkapan ... ship follow the trade and trade follow

the ship...”, artinya bahwa transportasi (ship) mengikuti perkembangan perdagangan dan perdagangan mengikuti perkembangan transportasi. Dengan demikian, perkembangan suatu masyarakat sangat tergantung kepada perkembangan transportasi dan sebaliknya. Seiring dengan bertambahnya penduduk di Kota Depok, maka kebutuhan masyarakat terhadap transportasi akan semakin meningkat pula. Sistem jaringan transportasi darat terpadu Jabodetabek adalah sangat penting perannya bagi wilayah Jabodetabek yang sedang berkembang pesat, karena secara efektif dan efisien mampu menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonominya.

Dengan makin meningkatnya pertumbuhan ekonomi di Kota Depok, permintaan akan transportasi pun semakin meningkat baik dari segi kualitas maupun dari segi kuantitas. Dari segi kualitas pengguna menuntut alat transportasi yang cepat, aman, murah, nyaman, dengan manajemen (pengelolaan) pelayanan yang baik. Sebaliknya dalam hal kuantitas, dengan makin banyaknya aktivitas masyarakat di Kota Depok, maka semakin banyak yang harus dipenuhi terkait alat transportasi yang diperlukan (Zein dan Hanifah, 2008: 185-186). Kebutuhan manajemen transportasi darat secara efektif dalam arti murah, lancar, cepat, mudah, teratur dan nyaman merupakan tuntutan dari masyarakat di wilayah ini. Setiap tahap pembangunan di wilayah

Kota Depok, memerlukan manajemen transportasi darat yang efektif dan efisien sehingga perlu adanya suatu perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan dan pengendalian yang dijabarkan dan dilaksanakan secara utuh, terkoordinasi sesuai dengan perkembangan serta perubahan tuntutan pembangunan di masa datang.

Manajemen transportasi darat Kota Depok terdiri dari beberapa komponen yang menjamin suatu fungsi, yaitu memindahkan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien, aman, nyaman dan murah. Selain manajemen transportasi modern tersebut, menurut Heryawan (2013) bahwa untuk wilayah Provinsi Jawa Barat, yang merupakan provinsi terdepan penyangga wilayah DKI Jakarta selain Provinsi Banten, juga telah disiapkan kebijakan “Pengembangan Sistem Transportasi Terpadu di Cekungan Bandung, dalam skema pembangunan Metropolitan Bandung Area atau Bandung Metropolitan Area (BMA) 2011-2025. Termasuk kawasan metropolitan lainnya yaitu Bogor, Depok, Bekasi dan Cirebon”.

Dengan demikian, keterpaduan kebijakan manajemen transportasi darat Jabodetabek dan BMA merupakan jaringan manajemen transportasi nasional (antar kota antar provinsi), dan tentu terhubung pula dengan manajemen laut dan udara yang merupakan sistem jaringan transportasi secara nasional. Namun demikian, bahwa kajian efektivitas kebijakan transportasi darat Kota Depok serta dampaknya terhadap perekonomian masyarakat,

memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks serta beragam problematikanya. Oleh karena itu, untuk dapat memahami pola kerja kebijakan tersebut dan aksesibilitasnya, dituntut untuk memiliki pandangan yang luas dan tidak hanya pada satu bidang kajian ilmu saja. Kebijakan pembangunan manajemen transportasi Kota Depok, bermuara pada terwujudnya kesejahteraan keluarga/ sosial yaitu kemajuan di bidang ketahanan ekonomi masyarakat.

Di samping itu, pembangunan sektor ekonomi masyarakat Kota Depok juga bertujuan untuk meningkatkan kemauan dan kemampuan penyandang masalah kesejahteraan masyarakat untuk memperbaiki dan meningkatkan taraf perekonomian masyarakat setempat. Apabila terdapat problema dalam kebijakan transportasi Kota Depok, tentu hal ini akan berdampak luas pada kelancaran lalu lintas dan pada akhirnya akan menghambat dan merugikan kegiatan perekonomian masyarakat, sehingga upaya pencapaian kesejahteraan keluarga di Kota Depok juga terhambat. Dalam sektor bisnis dan perekonomian contohnya, banyak pengusaha dan masyarakat luas yang mengeluhkan jalur-jalur perekonomian dan bisnis yang selalu dihantui dengan kemacetan, sehingga mau tidak mau juga menambah biaya pengeluaran perusahaan dan aktivitas kerja mereka.

Hal ini tentu saja menjadi masalah, dan menurunkan image Kota Depok sebagai salah satu kota macet di Jawa Barat serta berakibat pada menurunnya daya saing

Kota Depok di tingkat regional, nasional maupun internasional. Sebagai contoh, di sekitar Jabodetabek rata-rata orang melakukan perjalanan ke kantor selama 2-3 jam. Lamanya jarak tempuh ini, karena kecepatan rata-rata hanya sekitar 14,75 km/jam. Kalau tidak diantisipasi dengan cepat, 5 atau 10 tahun yang akan datang bisa jadi waktu perjalanan kerja akan meningkat dua kali lipat, menjadi minimal 4-6 jam. Kondisi ini sangat mempengaruhi produktivitas dan kualitas hidup warga Jabodetabek, karena lebih dari ¼ waktu hidupnya habis di jalan dan waktu bekerja yang produktif tinggal 1/3, dan ¼ lainnya untuk tidur.

Sebagai warga masyarakat Kota Depok, sedikit sekali waktu yang dapat disediakan untuk kegiatan sosial dan personal lainnya. Di sisi lain, akibat kemacetan lalu lintas akan membengkakkan biaya perjalanan, baik biaya langsung maupun tidak langsung. Menurut Suandi, (2009) bahwa saat ini sebagian warga Jabodetabek menggunakan rata-rata pendapatannya untuk transportasi sekitar 20-30 persen. Katakanlah rata-rata UMR, Rp 600.000,- per bulan, dengan biaya transpor sebesar Rp120.000,- atau 20 persen. Pengguna jalan di Kota Depok adalah tidak hanya masyarakat Depok, namun juga masyarakat sekitar Kota Depok di antaranya masyarakat Jakarta, Tangerang, Bogor, dan Bekasi. Belum lagi masyarakat dari luar wilayah yang berasal dari pulau Jawa dan seluruh Indonesia yang sedang beraktifitas di Kota Depok dan memulai kegiatan di pagi hari hingga malam hari.

Dalam keseharian dapat disaksikan, betapa padatnya jumlah perjalanan harian masyarakat Kota Depok. Dengan demikian, kondisi ini tentu menimbulkan beban puncak yang sangat tinggi serta menyebabkan terlampauinya daya dukung prasarana jalan di Kota Depok dan sekitarnya. Belum lagi berlalu lintas pada saat jam sibuk di waktu hujan turun, sehingga terjadinya ancaman “genangan air” (istilah lain dari kata “banjir”) yang dapat membuat kendaraan mogok, pastinya menambah lalulintas menjadi padat merayap karena kondisi jalan licin bahkan berlubang yang mendorong pengendara melambat. Parahnya lagi, kadang ditambah dengan permasalahan lampu jalan dan lampu lalu lintas mati, serta berbagai perbaikan jalan yang tidak kunjung selesai misalnya gorong-gorong, PAM, kabel listrik, dan kabel telkom.

Di Kota Depok, kemacetan lalu lintas kota di antaranya dipengaruhi oleh dua faktor utama yaitu urbanisasi dan kepemilikan kendaraan pribadi. Sering pula terjadi, bahwa di tengah kemacetan yang sangat parah tersebut anehnya petugas atau Polisi Lalu lintas juga “hilang” entah kemana, sehingga tidak ada pengatur jalan. Adanya pedagang kaki lima di bahu jalan, angkot yang ngetem di sembarang tempat dan kendaraan yang saling serobot karena pada umumnya setiap orang bersikap ingin cepat sampai tujuan, semua ini kian menambah karut marutnya berlalu lintas di Kota Depok. Guna mengatasinya, segera diperlukan berbagai upaya untuk menurunkan beban puncak kemacetan di pagi dan sore hari bahkan di malam hari agar

tingkat pelayanan lalu lintas berada pada kondisi normal kembali. Tentu saja, akibat semua ini adalah kenyamanan, ketertiban, dan keamanan berlalu lintas di Kota Depok semakin sulit dapat diwujudkan.

Dengan kata lain, bahwa terdapat masalah yang sangat rumit dan sangat kompleks terkait dengan kebijakan manajemen transportasi darat di Kota Depok. Terkait dengan problema kemacetan di Kota Depok tersebut, Pemerintah Kota Depok mau pun Pemerintah Jabodetabek telah mengeluarkan berbagai ketentuan atau serangkaian kebijakan guna mencari solusi atas kondisi tersebut, namun tetap saja belum mampu menyelesaikan berbagai persoalan yang ada. Untuk itu, diperlukan kehadiran kebijakan manajemen transportasi darat (angkutan umum dan pergerakan angkutan pribadi) secara terpadu di wilayah Kota Depok yang pengembangannya dilakukan secara terencana sesuai dengan besaran kota, fungsi kota dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan karakteristik dan keunggulan karakteristik moda perkembangan teknologi pemakaian energi lingkungan dan tata ruang.

Selanjutnya, pembangunan ekonomi membutuhkan jasa transportasi yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana mendukung, maka tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu daerah. Begitu pula yang terjadi di Kota Depok, bahwa secara umum transportasi darat di Kota Depok memegang peranan penting dalam dua

hal yaitu pembangunan ekonomi dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan daerah, mengembangkan industri lokal dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat.

Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut, ada pula tujuan yang bersifat non ekonomis misalnya untuk mempertinggi integritas daerah. Hal tersebut menunjukkan arti pentingnya transportasi di Kota Depok, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi darat atau pengangkutan mutlak diperlukan. Berdasarkan uraian tersebut, menjadikan bahasan tentang kebijakan manajemen transportasi darat di Kota Depok dikaitkan dengan sektor ekonomi masyarakat setempat, adalah sesuatu yang sangat menarik dan penting untuk dikaji lebih dalam. Kajian tersebut adalah dalam bentuk penelitian dengan judul “Kebijakan Manajemen Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Perekonomian Masyarakat di Kota Depok”.

Tujuan penelitian ini adalah memahami dan menganalisis tentang kebijakan manajemen transportasi darat dan dampaknya terhadap perekonomian masyarakat di Kota Depok. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif, karena berusaha menemukan fakta tentang kebijakan manajemen transportasi darat dan dampaknya terhadap perekonomian masyarakat di Kota Depok, dengan interpretasi yang tepat dan menggambarkan secara akurat sifat dan tindakan dari

fenomena kelompok maupun individu pada tataran empirik. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif, karena mengamati dan menangkap realitas dan mengkaji perilaku individu dan kelompok serta pengalaman informan sehari-hari.

Selanjutnya melakukan instruspeksi, retrospeksi, menggambarkan sebagaimana adanya, mengalami dan menemukan verstehen, uniqueness sedalam-dalamnya, meneliti suatu gejala, mengamati kausalitas empirik, membentuk teori dari data. Melalui teknik triangulasi, peneliti melakukan crosscheck data yang diperoleh dari informan satu dengan informan lainnya serta membandingkan data hasil wawancara dengan hasil pengamatan. Keseluruhan data ini, diperoleh baik dalam bentuk data primer mau pun data sekunder. Sumber data utama penelitian dengan menggunakan kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan, maupun dokumen.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Aspek Kebijakan Manajemen Transportasi Darat Kota Depok

Dari hasil wawancara dengan para Informan menunjukkan, bahwa transportasi atau pengangkutan di Kota Depok merupakan kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakatnya. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Kota Depok tersebut, disebabkan oleh beberapa faktor antara lain dalam rangka memenuhi kebutuhan kelancaran pengangkutan, kenyamanan, dan keamanan serta menunjang pelaksanaan

pembangunan. Di bidang pembangunan di antaranya adalah penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok Kota Depok, misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.

Hal tersebut sejalan dengan yang dikemukakan oleh Surya (2006) bahwa kebijakan penyediaan moda angkutan darat beberapa kota metropolitan di Indonesia cenderung menggunakan pendekatan populis. Pendekatan ini mengacu kepada kemampuan moda angkutan darat untuk mengangkut sebanyak mungkin penumpang yang bermukim di pinggiran dan pusat kota. Untuk kategori Indonesia sebagai negara berkembang di Asia, kebijakan populis dalam penyediaan moda angkutan darat dinilai lebih populer daripada pendekatan moda angkutan darat yang mementingkan kenyamanan dengan tingkat keselamatan tinggi. Pasalnya, populasi kota metropolitan terus bertambah, sehingga keterbatasan moda angkutan darat justru akan memicu terjadinya konflik sosial dengan segala akibat yang mungkin timbul kemudian hari.

Ditegaskan bahwa pembangunan dinilai baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarannya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi darat sendiri. Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru, tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan

hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi darat terutama pengguna jasa transportasi. Mengingat penting dan strategisnya peran lalu-lintas dan angkutan jalan yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka kepentingan masyarakat umum sebagai pengguna jasa transportasi darat perlu mendapatkan prioritas dan pelayanan yang optimal baik dari Pemerintah Daerah Kota Depok maupun penyedia jasa transportasi darat. Selain itu, perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi darat juga harus mendapatkan kepastian.

Hasil observasi menunjukkan bahwa penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan di Kota Depok, juga telah diupayakan pelaksanaannya secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan, sekaligus mewujudkan sistem transportasi darat di daerah yang handal dan terpadu. Tentu saja implementasi kebijakan sistem transportasi darat di Kota Depok, juga memiliki permasalahan yang sama halnya dengan sistem transportasi perkotaan daerah-daerah lainnya. Permasalahan seperti kemacetan (congestion), keterlambatan (delay), polusi udara, dan pemborosan energi merupakan sebagian dari sekian banyak permasalahan yang dihadapi Kota Depok berkaitan dengan masalah transportasinya.

Permasalahan ini berkaitan erat dengan pola tata guna lahan, karena sektor ini sangat berperan dalam menentukan kegiatan dan aktivitas pergerakan yang terjadi. Apabila tidak segera ditangani dengan suatu kebijakan sistem transportasi darat dan solusi yang tepat, akan dapat memperbesar dampak dan permasalahan yang ditimbulkan serta pemborosan penggunaan energi yang sia-sia. Untuk memberikan alternatif pemecahan yang tepat, maka diperlukan suatu sistem pendekatan yang tepat pula yang mencakup seluruh aspek yang terkait. Suatu kecenderungan terjadi karena berkembangnya suatu kota bersamaan pula dengan berkembangnya masalah transportasi darat yang terjadi, sehingga jika tidak ada sinergi yang baik antara keduanya, maka masalah ini akan selalu membayangi perkembangan suatu wilayah perkotaan secara terus-menerus.

Permasalahan yang ada bukan saja menyangkut pada kenyamanan sistem transportasi darat yang terganggu (kepadatan, kemacetan, keterlambatan, parkir dll.), namun juga dapat meningkatkan pencemaran lingkungan melalui meningkatnya gas buang dari kendaraan bermotor serta merupakan suatu bentuk pemborosan energi yang sia-sia. Jadi dapat dilihat, bahwa permasalahan transportasi darat ini merupakan suatu permasalahan kompleks yang melibatkan banyak aspek, pihak dan sistem yang terkait sehingga dalam pemecahan permasalahan tersebut memerlukan suatu pemecahan yang comprehensive dan terpadu yang

melibatkan semua unsur (elemen) dan aktor dalam pembangunan suatu kota.

Hasil triangulasi dapat dikemukakan bahwa seiring dengan perubahan iklim (climate change) transportasi berkelanjutan, menjadi sesuatu hal yang wajib dipatuhi dalam setiap perencanaan sistem transportasi darat. Sistem transportasi berkelanjutan (sustainable transportation) menjadi sebuah jawaban dari tantangan yang dihadapi planner dan menjadi trend dalam dewasa ini, perkembangan kota biasanya dibarengi dengan masalah kemacetan lalu-lintas dan polusi udara. Strategi apa yang harus ditempuh untuk mengatasi hal tersebut merupakan perdebatan yang panjang. Para pendukung new urbanism percaya bahwa kemacetan dan polusi bisa ditanggulangi dengan memaksakan lebih banyak orang dan kendaraan dalam kawasan yang sempit.

Dengan lebih terkonsentrasi, penyediaan angkutan umum bisa lebih baik dan efisien, sehingga orang akan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan cenderung menggunakan angkutan umum, bersepeda atau berjalan kaki. Sebaliknya budaya suburban dengan gagasan urban sprawl menganggap bahwa kemacetan disebabkan karena terlalu banyaknya kendaraan di wilayah yang sempit, dan pada gilirannya kemacetan memperparah polusi. Oleh karena itu, kota harus dibiarkan berkembang menyebar, untuk menyebar lalu-lintas dan tidak terfokus pada satu kota saja. Ada tiga pilar yang menyokong keseimbangan sistem lalu-lintas di wilayah Kota Depok, yaitu perencanaan guna lahan,

pembatasan lalu-lintas mobil pribadi, dan pengembangan transportasi umum.

Ke tiga pilar ini harus seimbang, karena hanya dengan kombinasi yang seimbang sistem dapat berhasil. Dari ke tiga pilar tersebut, yang pertama, perencanaan guna lahan, khususnya yang menyangkut kebijakan kepadatan kota (urban density). Kebijakan tentang kepadatan kota bukan merupakan kebijakan transportasi darat, tetapi kebijakan ini mempunyai dampak, langsung dan tak-langsung, terhadap sistem transportasi kota. Masalahnya menjadi menarik bukan semata-mata karena hubungannya dengan sistem transportasi darat saja, tetapi lebih karena dampaknya terhadap sistem pembangunan berkelanjutan secara umum. Walaupun konsep Kota Depok yang padat dianggap sebagai kesadaran baru ke arah pembangunan yang berkelanjutan, untuk mengakhiri kecenderungan pemekaran kota yang tak terkendali (urban sprawl) yang dianggap tidak lestari (unsustainable), bukan berarti hal tersebut tidak mendapat tantangan.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa seluruh kebijakan terkait perencanaan sistem transportasi darat di Kota Depok, telah mengarah pada suatu kebijakan yang menjadi keputusan Pemerintah Kota Depok terkait sebagai pemimpin suatu wilayah dan memberikan perubahan yang lebih baik dibandingkan dengan tatanan moda transportasi darat yang telah ada sebelumnya. Sekali pun kebijakan tersebut mengarah pada suatu perubahan yang positif, tanpa adanya sanksi yang

tegas dan riil tidak akan memberikan perubahan yang berarti untuk menjawab segala permasalahan yang ada dan menjadi momok yang terus membayangi sistem transportasi yang ada. Kebijakan transportasi darat haruslah didasari oleh visi sistem lalu lintas dan angkutan umum berkelanjutan. Sistem transportasi haruslah berjalan baik sepanjang waktu.

Pengertian berjalan baik adalah proses perpindahan berjalan lancar, aman, nyaman dan juga harus efisien. Dengan kata lain, permintaan akan kebutuhan transportasi darat harus diimbangi dengan penyediaan prasarana transportasi darat secara proposional. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan sistem yang dapat memenuhi rasa keadilan, yaitu dengan mengakomodasi kebutuhan atau permintaan akan aksesibilitas semua pengguna jalan dengan aman dan nyaman; memenuhi tingkat efisiensi sumber daya alam, baik dalam hal pemanfaatan sumber daya energi maupun pemanfaatan ruang; dapat dikelola secara transparan dan partisipatif; serta menjamin kesinambungan untuk generasi mendatang.

Sejalan dengan pesatnya perkembangan Kota Depok tersebut, maka dibutuhkan peningkatan prasarana dan sarana perkotaan yang memadai, yang antara lain adalah kebutuhan transportasi perkotaan. Sistem transportasi di Kota Depok mempunyai peran penting dalam mengarahkan perkembangan kota dan merupakan salah satu pembentuk struktur kota. Oleh karenanya kebijakan penyediaan sistem transportasi Kota Depok haruslah

terkait dengan tata guna lahan kota. Selain itu, sistem transportasi juga merupakan penunjang pertumbuhan ekonomi Kota Depok. Perekonomian Kota Depok akan dapat lebih berkembang dengan baik bila kota didukung oleh sistem transportasi darat yang efisien. Sistem transportasi yang tidak efisien akan menimbulkan biaya tambahan sebagai akibat kemacetan, keterkaitan antar moda yang tidak saling mendukung, kurangnya angkutan umum yang memadai khususnya bagi masyarakat ekonomi lemah, dan sebagainya.

Hasil observasi menunjukkan bahwa terdapat kecenderungan pengembangan Kota Depok yang lebih memihak kepada pengguna mobil pribadi, sedangkan pejalan kaki dianggap sebagai warga negara kelas dua, terlebih lagi para difable, insan lansia, perempuan, dan anak-anak. Dengan konsep demikian, maka dampaknya adalah Kota Depok memerlukan jaringan jalan dan fasilitas parkir dalam jumlah banyak, pembangunan jembatan penyeberangan yang kurang memperhatikan kebutuhan masyarakat dan lebih demi kelancaran arus lalu-lintas, sementara kepentingan angkutan umum tampak kurang diperhatikan dan dikembangkan. Kesemua hal tersebut pada gilirannya menyebabkan timbulnya persoalan-persoalan polusi udara, kebisingan, kemacetan lalu-lintas, ketidakefisienan pergerakan, pemborosan energi, dan sebagainya.

Kebijakan manajemen transportasi darat di Kota Depok, telah diarahkan pada upaya pembangunan berkelanjutan serta menjawab mengenai pemanasan global yang

akhir-akhir ini kian dirasakan khususnya di Kota Depok, dan dengan kebijakan tersebut, maka hal ini telah menjadi pertimbangan untuk mencari alternatif dalam menertibkan penggunaan sumber-sumber penyebab pemanasan global tersebut. Sektor transportasi darat sebagai salah satu kontributor utama terhadap pemanasan global, akibat tingginya penggunaan kendaraan bermotor, parahnya kemacetan lalu lintas, berdampak pada pemborosan bahan bakar dan polusi udara yang pada akhirnya menurunkan kualitas lingkungan. Tantangan mengenai pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*) memerlukan reformasi kebijakan dalam sektor transportasi darat, guna mewujudkan kualitas hidup masyarakat Kota Depok yang lebih baik dan berkelanjutan.

Peningkatan mobilitas melalui penyediaan prasarana jalan telah menunjang pertumbuhan ekonomi di Kota Depok, namun di sisi lain akan mempengaruhi lingkungan, pengadaan jasa transportasi yang efisien dalam kerangka yang kompetitif. Sarana angkutan umum murah yang disediakan oleh sektor informal bisa memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Kota Depok berpenghasilan rendah, namun bila tidak dibina dengan baik bisa merusak lingkungan dan menyebabkan kemacetan akibat ketidakteraturannya. Kondisi di atas menggambarkan bahwa ada *trade-off* yang harus dihadapi Pemerintah Kota Depok dalam mengambil kebijakan transportasi darat.

Selanjutnya, pengambilan keputusan investasi di sektor transportasi darat di

Kota Depok memegang peranan penting dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi yang selalu dihadapkan kepada dua hal yaitu investasi penyediaan prasarana jaringan jalan dan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Investasi dalam penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum lebih potensial dalam meningkatkan perekonomian Kota Depok dalam hal penyediaan lapangan kerja dan mempunyai karakteristik pendukung yang lebih besar bagi pertumbuhan ekonomi jangka panjang dibandingkan investasi prasarana dan sarana jaringan jalan. Investasi dalam penyediaan angkutan umum, juga didukung oleh mekanisme subsidi yang benar-benar mengenai pada kelompok yang akan disubsidi dan pola kerjasama pemerintah, swasta dan masyarakat.

Dengan semakin majunya pembangunan sistem transportasi darat di Kota Depok, maka hal ini berimbas pada pertumbuhan ekonomi masyarakat setempat. Dengan demikian, secara umum transportasi darat di Kota Depok memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomi dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan daerah, mengembangkan industri lokal dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut ada pula tujuan yang bersifat non ekonomis misalnya untuk mempertinggi integritas daerah. Hal tersebut menunjukkan arti pentingnya transportasi di di Kota Depok, sehingga pembangunan dan peningkatan

kualitas pelayanan transportasi darat atau pengangkutan mutlak diperlukan.

Hal-hal di atas tersebut kini dan ke depan, harus dipertimbangkan oleh pengambil kebijakan dalam penginvestasian pengembangan sektor transportasi darat yang seimbang antara pengembangan prasarana dan sarana jaringan jalan dan angkutan umum sesuai dengan karakteristik Kota Depok sendiri. Kota Depok telah memberikan pelayanan angkutan umum dengan lebih dari satu moda sesuai karakteristik kota. Oleh karena itu, dalam mengadakan perencanaan pengembangan sistem angkutan umum telah dilakukan secara terpadu antara berbagai subsistem (moda) tersebut, sehingga tidak terjadi tumpang tindih antara moda satu dengan yang lainnya. Namun dengan berbaurnya berbagai moda di Kota Depok yang kurang memperhatikan hirarki dan fungsi jaringan jalan, maka telah menimbulkan persaingan yang kurang sehat dalam pengoperasiannya.

Pemilihan moda yang sesuai dengan karakteristik Kota Depok, dan memperhatikan kebutuhan dan kepentingan segenap lapisan masyarakat yang berbeda-beda, juga mampu menunjang efektivitas dan efisiensi penyediaan pelayanan angkutan umum kota. Untuk membangun dan mengembangkan sistem transportasi, perlu perencanaan sistem transportasi yang dirancang sedemikian rupa dan prosedur pengelolaan. Dalam sistem transportasi dipengaruhi oleh prasarana, sarana, dan pengelolaan. Prasarana pada sistem transportasi adalah sesuatu yang dapat menjadi media pergerakan, seperti jalan

raya, jalan rel, terminal, yang terkoneksi dengan daerah/kota lainnya mau pun dengan pelabuhan laut, dan pelabuhan udara yang keberadaannya di Provinsi Jawa Barat belum dalam kondisi yang prima untuk mendongkrak kemajuan perekonomian daerah. Sedangkan sarana tersebut adalah sesuatu yang berwujud kendaraan, yang berfungsi memindahkan sesuatu atau orang dari satu tempat ke tempat lain pada suatu wilayah atau antarwilayah yang keberadaannya sangat tergantung pada prasarana yang ada.

2. Aspek Dampak Kebijakan Transportasi Darat Terhadap Perekonomian Masyarakat Di Kota Depok

Hasil wawancara mendalam dengan para Informan dapat dijelaskan bahwa transportasi merupakan suatu unsur yang sangat penting bahkan dapat berfungsi sebagai urat nadi bagi kehidupan dan pertumbuhan ekonomi masyarakat, politik, dan sosial budaya serta mobilitas penduduk yang mampu tumbuh dan berkembang mengikuti dinamika yang terjadi. Di antara dampak perkembangan sektor transportasi di Kota Depok tersebut, yang paling nyata adalah terkait dinamika perekonomian masyarakat. Dalam kaitan ini, terdapat beberapa hal yang dapat dijelaskan di antara dampak ekonomi atas pembangunan di bidang transportasi ini adalah berkembangnya usaha masyarakat dalam skala kecil; di tengah masyarakat semakin tersedianya barang-barang kebutuhan hidup; bertambah tingginya harga tanah; maraknya urbanisasi; harga

barang yang semakin menurun; terjadinya stabilisasi dan menyesuaikan harga barang; dan semakin tumbuhnya usaha-usaha dalam skala menengah dan besar.

Dari hasil triangulasi menunjukkan bahwa dengan kemajuan di bidang transportasi darat di Kota Depok tersebut adalah terjadinya perkembangan usaha masyarakat dalam skala kecil. Perekonomian dalam skala kecil oleh masyarakat di Kota Depok semakin tumbuh merata di seluruh wilayah, dan pada umumnya pertumbuhan ekonomi skala kecil tersebut adalah seiring dengan pertumbuhan ekonomi dalam skala besar. Hal ini dikarenakan pertumbuhan ekonomi skala besar pada umumnya memerlukan sumber produksi bahan mentah yang tentu berasal dari daerah untuk diolah lebih lanjut pada pabrik/perusahaan dalam skala menengah dan besar. Dengan demikian, terbangunlah mitra bisnis yang saling menguntungkan ke dua belah pihak dan bukan sebaliknya yaitu terjadinya persaingan yang tidak sehat atau bahkan saling berusaha mematikan satu dengan yang lain.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa secara ekonomis dapat ditunjukkan bahwa pabrik atau perusahaan yang besar dengan penggunaan teknologi modern, maka akan berhemat penggunaan tenaga kerja dan tentu memiliki spesifikasi kerja yang tinggi pula. Namun produksi yang dihasilkan oleh perusahaan/pabrik besar tersebut tidak akan menguntungkan jika tidak atau kurang adanya usaha kecil menengah yang memanfaatkan atau membeli hasil produksi perusahaan/pabrik besar. Dengan

kemudahan, kenyamanan, dan harga tiket yang terjangkau masyarakat kelas menengah dan bawah serta berbagai fasilitas transportasi yang tersedia lainnya di Kota Depok, maka hal ini akan memudahkan suplai bahan-bahan dan tenaga kerja yang diperlukan perusahaan/pabrik besar, sehingga mampu memproduksi yang lebih besar dan mampu memasarkan hasil/produk pada pasar yang lebih luas.

Dengan sentuhan teknologi tinggi bagi perusahaan/pabrik besar tersebut, maka terjadi peningkatan pelayanan jasa transportasi dengan kecepatan yang lebih baik. Begitu pula, dengan ongkos transportasi yang semakin murah, maka hal tersebut memungkinkan terjadinya pasar yang lebih luas dan konsentrasi produksi yang lebih besar terkait usaha ekonomi dalam skala besar tersebut. Selanjutnya, dari hasil wawancara kepada para Informan dapat ditunjukkan bahwa dampak pertumbuhan ekonomi dari kebijakan manajemen transportasi darat di Kota Depok tersebut telah mampu meningkatkan terjadinya aktivitas perpindahan manusia terutama dari daerah-daerah perkampungan/pinggiran ke daerah perkotaan. Dengan kata lain, telah terjadi konsentrasi penduduk dari daerah-daerah pinggiran ke daerah perkotaan di Kota Depok.

Dari hasil observasi dapat ditunjukkan bahwa dengan tersedianya moda transportasi darat di Kota Depok misal angkutan kota (angkot), bus, metromini, dll yang murah dan nyaman, maka hal tersebut akan mendorong timbulnya

pekerjaan yang lebih terspesialisasi antar daerah. Tentu saja hal ini mampu mendorong berkembang pusat-pusat konsentrasi pertumbuhan industri mau pun perdagangan pada skala besar. Jadi, peningkatan usaha perekonomian di masyarakat akan mendorong pertumbuhan serta terpusatnya pertumbuhan baru dalam skala yang lebih besar. Pertumbuhan ekonomi tersebut juga berimbas pada berbagai aktivitas yang menyertainya misalnya storing, processing, packaging, advertising, financing dan kegiatan-kegiatan selanjutnya yang terkait serta ditunjang dengan berbagai fasilitas moda transportasi yang ada.

Hasil observasi lebih lanjut menunjukkan bahwa di Kota Depok telah terjadi pertumbuhan pusat-pusat kota baru, dan daerah-daerah pemukiman baru sebagai pusat kota baru (urban centre). Sehingga telah berkembang secara merata kota-kota dalam skala besar/kota-kota satelit, dengan berbagai sarana dan prasarananya, tetapi juga dengan kedatangan para urbanisasi penduduk dari desa ke kota untuk mengadu nasib mencari pekerjaan dan penghidupan yang lebih baik. Selanjutnya, dijelaskan hasil wawancara dengan para Informan yang mengemukakan bahwa dampak perekonomian atas kebijakan transportasi darat di Kota Depok bahwa telah terjadi peningkatan nilai tambah. Misalnya, banyak lahan pertanian atau lahan yang tidak produktif (inprofitable) untuk ditanam bagi usaha pertanian sehingga hasilnya pun juga tidak dapat dijual ke pasar karena lokasinya

yang jauh serta ongkos transportasinya mahal.

Hasil triangulasi menunjukkan bahwa dengan tersedianya transportasi yang mudah, murah, aman, dan nyaman pada tanah atau wilayah yang potensial untuk pengembangan pertanian, maka dihasilkan produksi pertanian yang hasilnya dapat diangkut dan dijual ke pasar dengan harga yang lebih menguntungkan. Jadi, nilai tanah yang sebelumnya jauh dan terpencil dari pasar, maka akan naik nilainya dibanding sebelumnya. Efek nyata dari adanya transportasi yang baik dan lancar tersebut adalah tersedianya barang-barang kebutuhan masyarakat tertentu yang tidak dihasilkan oleh suatu daerah dan mudah ditemukan di daerah lain. Misalnya, karena kondisi keterbatasan sumber daya alam yang tidak memungkinkan untuk menghasilkan atau kalau tetap dipaksakan untuk ditanam di daerah tertentu, maka dibutuhkan biaya yang lebih tinggi.

Dengan adanya transportasi yang mudah, murah, dan lancar tersebut maka pada masyarakat tertentu yang tidak mampu menghasilkan barang tertentu sehingga kekurangan atas ketersediaan barang tersebut dapat dikirim barang dari daerah lain dengan mudah untuk memenuhi kebutuhan mereka. Di samping itu, akan terjadi penurunan ongkos pengangkutan dari produsen ke konsumen. Juga terbuka kemungkinan adanya pembagian kerja secara geografis di antara daerah-daerah atau terjadi spesialisasi secara territorial yang mampu menghasilkan efisiensi dan

lain-lain. Dengan tersedianya transportasi darat yang mudah, ramah, dan lancar tersebut, hal ini memungkinkan pula lebih banyaknya penjual atau pengusaha yang dapat masuk ke pasar. Hal ini akan memperbesar persaingan di antara mereka yang dapat mengakibatkan penurunan harga.

SIMPULAN

Kebijakan manajemen transportasi darat di Kota Depok telah mengarah pada upaya pembangunan berkelanjutan serta menjawab penyebab pemanasan global yang akhir-akhir ini kian dirasakan masyarakat Kota Depok. Dengan kebijakan tersebut, maka hal ini menjadi pertimbangan untuk mencari alternatif dalam menertibkan penggunaan sumber-sumber penyebab pemanasan global di antaranya tentang. Tantangan mengenai pembangunan yang berkelanjutan (sustainable development) memerlukan reformasi kebijakan dalam sektor transportasi darat, guna mewujudkan kualitas hidup masyarakat Kota Depok yang lebih baik dan berkelanjutan.

Peningkatan mobilitas melalui penyediaan prasarana jalan telah menunjang pertumbuhan ekonomi di Kota Depok, namun di sisi lain akan mempengaruhi lingkungan, pengadaan jasa transportasi yang efisien dalam kerangka yang kompetitif. Sarana angkutan umum murah yang disediakan oleh sektor informal bisa memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Kota Depok berpenghasilan rendah, namun bila tidak dibina dengan baik bisa merusak lingkungan dan menyebabkan

kemacetan akibat ketidakteraturannya. Kondisi di atas menggambarkan bahwa ada 'trade-off' yang harus dihadapi Pemerintah Kota Depok dalam mengambil kebijakan transportasi darat.

Pengambilan keputusan investasi di sektor transportasi darat di Kota Depok memegang peranan penting dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi yang selalu dihadapkan kepada dua hal yaitu investasi penyediaan prasarana jaringan jalan dan penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum. Investasi dalam penyediaan prasarana dan sarana angkutan umum lebih potensial dalam meningkatkan perekonomian Kota Depok dalam hal penyediaan lapangan kerja dan mempunyai karakteristik pendukung yang lebih besar bagi pertumbuhan ekonomi jangka panjang dibandingkan investasi prasarana dan sarana jaringan jalan.

Kota Depok telah memberikan pelayanan angkutan umum dengan lebih dari satu moda sesuai karakteristik kota. Oleh karena itu, dalam mengadakan perencanaan pengembangan sistem angkutan umum telah dilakukan secara terpadu antara berbagai sub-sistem (moda) tersebut, sehingga tidak terjadi tumpang tindih antara moda satu dengan yang lainnya. Namun dengan berbaurnya berbagai moda di Kota Depok yang kurang memperhatikan hirarki dan fungsi jaringan jalan, maka telah menimbulkan persaingan yang kurang sehat dalam pengoperasiannya. Pemilihan moda yang sesuai dengan karakteristik Kota Depok, dan memperhatikan kebutuhan dan kepentingan

segenap lapisan masyarakat yang berbeda-beda, juga mampu menunjang efektivitas dan efisiensi penyediaan pelayanan angkutan umum kota.

Pembangunan jaringan transportasi darat yang memadai di Kota Depok adalah mampu meningkatkan pertumbuhan sektor ekonomi masyarakat, meningkatnya nilai tanah, berkembangnya usaha skala kecil, terjadinya spesialisasi produk antar wilayah, terjadinya konsentrasi dan urbanisasi penduduk, terutama di daerah-daerah yang telah dibuka akses jalan dan angkutan. Sehingga terjadi peningkatan pendapatan daerah dibarengi dengan distribusi barang secara merata antar penduduk, bidang usaha yang tersebar di beberapa wilayah. Di samping itu, terjadi peningkatan jumlah dan jenis barang jadi dan jasa yang mampu dihasilkan para konsumen, pemerintah dan kalangan industri.

DAFTAR PUSTAKA

- Aminah, Siti. 2006. *Transportasi Public dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. Surabaya: Universitas Airlangga.
- Chaniago, Adrinof A.. 2001. *Gagalnya Pembangunan: Kajian Ekonomi Politik Terhadap Akar Krisis Indonesia*. Jakarta: Pustaka LP3ES Indonesia.
- Cresswell, John W.. 2002. *Research Design. Quantitative & Qualitative Approaches*. New York: Sage Publication, Inc.
- Denzin, Norman, K, & Yvonna S. Lincoln, (eds). 1994. *Handbook of Qualitative Research*. London: Sage Publications.
- Haryadi, Bambang & Bambang Riyanto. 2007. Kepadatan kota dalam perspektif pembangunan transportasi berkelanjutan. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan* 9 (2).
- Iswanto, Hadi. 2002. *Faktor-Faktor Pendorong Terjadinya Kemacetan Lalu Lintas Di Jalan Arteri Primer Kawasan Pasar Ungaran Kabupaten Semarang*. Semarang: Universitas Diponegoro.
- Kerlinger, Fred N. 2000. *Azas-azas Penelitian Behavioral*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Metodologi Pemerintahan Indonesia Cetakan III*. Jakarta: Bina Aksara.
- Moleong, J. Lexy. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif, Cetakan 22*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.
- Meyer & Miller. 2001. *Urban transportation planning*. Singapore: McGraw-Hill International.
- Machsus & Basuki, Rahmat. 2008. Penggunaan BBG pada kendaraan bermotor di Kota Surabaya. *Jurnal aplikasi* 4 (1).
- Nugroho, Adi Lanugranto. 2008. *Konsumen dan jasa transportasi*. Surakarta: Universitas Muhammadiyah.

Surya, Aldwin. 2006. Arus Penglaju dan Moda Angkutan Darat di Kota Metropolitan Indonesia. *Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah WAHANA HIJAU* 1 (3).

Sinulingga, Rina, 2004. *Evolusi Sistem Transportasi Dipusat Kota Pematang Siantar*. Medan.: Universitas Sumatera Utara.

[UUD] Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Jakarta: UUD.

Wibawa, Arie Bayu. 1996. *Tata Guna Lahan Dan Transportasi Dalam Pembangunan Berkelanjutan*. Semarang: Universitas Diponegoro.