

KAJIAN FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT PENUMPANG SUROBOYO BUS TRAYEK MERR

Bintang Ryzaldi

Jurusan Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
Bintangryzaldi12@gmail.com

Dr. Muzayanah, S.T., M.T.

Jurusan Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Suroboyo Bus (SB) merupakan program pemerintah Surabaya dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Surabaya (DKRTH) untuk menyediakan moda atau transportasi yang aman dan nyaman bagi masyarakat serta dalam upaya mendukung pengurangan limbah atau sampah plastik. Salah satu trayek SB adalah trayek MERR dengan rute Gunung Anyar sampai Kenjeran. Tujuan dari penelitian ini ialah mendeskripsikan faktor yang mempengaruhi minat penumpang SB trayek MERR.

Pengambilan sampel dilakukan di dalam SB trayek MERR dan menggunakan metode angket dan observasi. Responden adalah para penumpang SB trayek MERR dengan sampel sebanyak 55 orang. Teknik pengambilan sampel adalah *accidental sampling*.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa 32% responden naik SB trayek MERR dengan tujuan ITS untuk rekreasi. Sebanyak 34,5% responden memanfaatkan SB trayek MERR dengan tujuan Kenjeran untuk rekreasi, 23,7% rekreasi menikmati rute MERR, 26,4% rekreasi dengan SB menikmati rute lain. SB dipilih karena Tanggung Jawab Pengelola SB dengan skor 100 (220/220); Keselamatan dan Keamanan dengan skor 97,9 (215,5/220); Kenyamanan dengan skor 97,8 (215/220); Kapasitas SB 97,2 (214/220); Keterjangkauan Harga dengan skor 91,3 (201/220); dan kecepatan dan kelancaran dengan skor 78 (171,5/220).

Kata Kunci: Tingkat Minat, Transportasi, Suroboyo Bus.

Abstract

Suroboyo Bus (SB) is a program of the Surabaya government and the Surabaya Office of Cleanliness and Green Open Space (DKRTH) to provide safe and comfortable modes or transportation for the community and in an effort to support the reduction of waste or plastic waste. One of the SB routes is the MERR route which takes passengers from Mount Anyar to Kenjeran. The purpose of this study is to describe the factors that influence the interest of SB passengers on the MERR route. Sampling was carried out on the SB MERR route and used a questionnaire and observation method. Respondents were passengers of the SB MERR route with a sample of 55 people. The sampling technique is accidental sampling. The results of the interview showed that 34.5% of respondents took advantage of the SB MERR route for recreation, 23.7% for recreation enjoyed the MERR route, 26.4% for recreation with SB enjoyed other routes. SB was chosen because of the Responsibility of SB Managers with a score of 100 (220/220); Safety and Security with a score of 97.9 (215.5 / 220); Comfort with a score of 97.8 (215/220); SB Capacity 97.2 (214/220); Price Affordability with a score of 91.3 (201/220); and speed and fluency with a score of 78 (171.5 / 220).

Keywords: Level of Interest, Transportation, Suroboyo Bus.

PENDAHULUAN

Transportasi umum merupakan kebutuhan yang vital dalam sebuah area perkotaan karena kota berfungsi sebagai pusat pelayanan (*service center*), pusat perdagangan (*trade center*), pusat kegiatan industri (*industrial center*), simpul jasa distribusi yang meliputi jasa perdagangan dan jasa transportasi (*distribution service knott*), pusat pertumbuhan (*growth center*), pusat pembangunan (*development center*), dan pusat kegiatan lainnya (Adisasmita, 2011). Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 138 ayat (3) tertulis “Angkutan umum orang dan/atau barang hanya

dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum”. Hal tersebut menjelaskan bahwa semua jenis kendaraan dapat menjadi angkutan umum. Kota Surabaya sebagai kota besar ke-2 di Indonesia juga meningkatkan pelayanan transportasi umum. Salah satu inovasi Pemerintah Kota Surabaya yaitu mengoperasikan bus kota yang dinamakan “Suroboyo Bus”. SB diresmikan oleh Walikota Surabaya pada 7 April 2018. Keunikan dari SB terletak pada teknik pembayaran yang menggunakan sampah botol dan plastik pada tiap perjalanannya.

Keberadaan SB tersebut juga dapat dipantau melalui aplikasi.

SB Trayek MERR melewati sarana rekreasi, edukasi, kesehatan dan perkantoran. Sarana rekreasi yang dilewati SB adalah kenjeran park dan galaxy Mall. Sarana edukasi yang dilewati seperti kampus ITS dan UNAIR kampus A. Sarana kesehatan yang dilewati SB seperti Rumah Sakit Ibu dan Anak (RSIA). Sarana perkantoran yang dilewati SB seperti Ruko MERR. Selain itu pembayarannya dengan botol plastik.

SB memiliki 3 rute., yaitu Selatan - Utara (Terminal Purabaya - Rajawali), Barat - Timur (UNESA - ITS), dan jalur lingkaran luar tengah (Kenjeran Park - Gunung Anyar). Rute Merr ini dipilih karena melewati bangkitan-bangkitan dengan berbagai sarana sehingga disebut sebagai jalur strategis (Jawa Pos, 2018). Selain itu trayek ini merupakan trayek yang paling baru diresmikan oleh Pemerintah Kota Surabaya dan membawa penumpang lebih banyak dibanding trayek lainnya. Perbandingan jumlah penumpang antara trayek Merr dan ITS-UNESA adalah sebagai berikut:

Tanggal	Trayek MERR	Purabaya-Rajawali
9-8-2020	2	17
14-8-2020	18	19
7-9-2020	11	-
8-9-2020	3	-

Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020

Dari latar belakang di atas, maka penulis ingin mengetahui tentang faktor minat penumpang SB Trayek MERR. Batasan penelitian ini adalah masyarakat Surabaya, khususnya penumpang SB trayek MERR. Tujuan dari penelitian ini ialah mendeskripsikan faktor yang mempengaruhi minat penumpang SB trayek MERR.. Faktor yang diteliti adalah 1) Tujuan pemilihan moda SB (lokasi dan manfaat) 2) kecepatan dan kelancaran; 2) Keselamatan dan Keamanan; 3) Kapasitas; 4) Tanggung Jawab; 5) Keterjangkauan Harga; 6) Kenyamanan.

METODE

Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kuantitatif bertempat di Surabaya. Populasi adalah penumpang SB trayek MERR dan waktu yang diambil pada pelaksanaan penelitian ini adalah pada bulan Maret–Juni 2020 yang dilakukan pada hari senin, selasa, rabu, sabtu, dan minggu pada pukul 08.00-10.00, 12.00-13.30, 16.00-17.00 yang mana merupakan jam terpadat pada area tersebut. Pengambilan sampel dilakukan di dalam SB trayek MERR dan menggunakan metode angket dan observasi. Pada penelitian ini dipilih trayek MERR dikarenakan trayek ini adalah trayek yang paling baru diresmikan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yakni

resmi beroperasi sejak 17 Agustus 2019 dan banyak digunakan oleh pelajar (Supratini, 2019).

Penarikan jumlah sampel menggunakan teori Malhotra (2006), dimana jumlah responden minimal adalah. Empat atau lima kali dari jumlah item pertanyaan. Dalam penelitian ini terdapat 11 pertanyaan sehingga jumlah sampel yang diambil dalam penelitian ini 55 sampel (11 item pertanyaan x 5).

Pengumpulan data digunakan metode pengamatan dan angket. Angket digunakan untuk mengetahui faktor utama terkait efektivitas SB yang termasuk ke dalam *inventoried interest* dan observasi dilakukan untuk mengetahui *expressed interest*. *Expressed interest* adalah minat yang diungkapkan dengan cara meminta kepada subjek untuk menyatakan atau menuliskan kegiatan-kegiatan baik yang berupa tugas maupun bukan tugas dengan perasaan senang Sedangkan *inventoried interest* adalah minat yang diungkapkan dengan menggunakan alat-alat yang sudah distandardisasikan. Data dianalisis menggunakan teknik skoring. Klasisfikasi opsi adalah sebagai berikut:

- a) Skor 4 = Sangat baik
- b) Skor 3 = Baik
- c) Skor 2 = Buruk
- d) Skor 1 = Sangat buruk

Pada penelitian ini, kriteria penskoran data menggunakan Skala Likert (tertinggi=4; terendah=1). Skala Likert merupakan suatu cara sistematis yang digunakan untuk mengatur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena social

$$\begin{aligned} \text{Nilai Tertinggi} &= \Sigma \text{ Variabel X skor tertinggi} \times \Sigma \text{ Responden} \\ &= 1 \times 4 \times 55 \\ &= 220 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Nilai Terendah} &= \Sigma \text{ Variabel X skor terendah} \times \Sigma \text{ Responden} \\ &= 1 \times 1 \times 55 \\ &= 55 \end{aligned}$$

(Riduwan, 2012). Teknik skoring menurut teori Likert

$$\begin{aligned} \text{Nilai Tertinggi} &= \Sigma \text{ Variabel X skor tertinggi} \times \Sigma \text{ Responden} \\ \text{Nilai Terendah} &= \Sigma \text{ Variabel X skor terendah} \times \Sigma \text{ Responden} \end{aligned}$$

Setelah diketahui nilai tertinggi dan terendah, tahap selanjutnya adalah mencari interval kelas dengan rumus:

$$\frac{\text{Skor tertinggi} - \text{skor terendah}}{\text{jumlah kelas}}$$

Rumus tersebut diaplikasikan kedalam 6 kategori angket yang diantaranya: 1) kecepatan dan kelancaran; 2) keselamatan dan keamanan; 3) Kapasitas SB; 4) Tanggung Jawab Pengelola SB; 5) Keterjangkauan Harga; 6) Kenyamanan. Klasifikasi kelas adalah sebagai berikut:

Kelas Pertama	: 220 – 180	Sangat Baik
Kelas Kedua	: 179 – 139	Baik
Kelas Ketiga	: 138 – 98	Buruk

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

Hasil penelitian sebagai berikut:

1. Tujuan bepergian

a) Lokasi

Berdasarkan observasi lapangan, 37 dari 55 penumpang SB memilih transportasi ini sebagai sarana rekreasi sisanya menjadi . Dari 37 responden, 24 responden bertujuan ke kenjeran dan 13 responden hanya berkeliling. Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

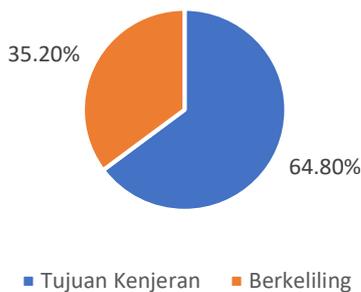


Diagram 1. Tujuan responden dengan kategori tujuan sarana rekreasi.
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

b) Manfaat

Sebanyak 18 dari 55 responden memilih transportasi ini untuk mendukung kegiatan sehari-harinya seperti bekerja dan kuliah dengan turun di halte ITS. Dari total 18 responden yang turun di ITS, 8 responden berujuan untuk transit ke SB trayek lain (UNESA-ITS) dan 10 lainnya memang bertujuan ke ITS. Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

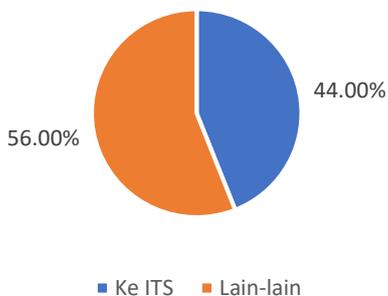


Diagram 2 Tujuan responden yang turun di halte ITS.
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

2. Alasan Menggunakan SB

a. Kecepatan dan Kelancaran

Lancar berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa (banyak) hambatan, perjalanan dilakukan secara cepat, atau memerlukan waktu perjalanan yang singkat sampai di tempat tujuan (dalam Adisasmita, 2011). Pada

aspek ini terdiri dari dua pertanyaan yaitu: 1) “Seberapa cepat tibanya SB semenjak anda menunggu di halte?”; dan 2) “Apakah SB beroperasi dengan cepat dan lancar sesuai trayeknya?”.

Pada pertanyaan pertama aspek 1, yakni “Seberapa cepat tibanya SB semenjak anda menunggu di halte?”, sebanyak 7 responden menjawab sangat cepat dengan indikasi bus tiba kurang dari lima menit sejak responden tiba di halte (skor 4), 24 responden menjawab cepat dengan indikasi responden menunggu lima hingga sepuluh menit sejak tiba di halte (skor 3), 15 responden menjawab cepat dengan indikasi responden menunggu sepuluh hingga lima belas menit sejak tiba di halte (skor 2), dan 9 responden menjawab sangat lambat dengan indikasi responden menunggu lebih dari lima belas menit sejak tiba di halte (skor 1). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

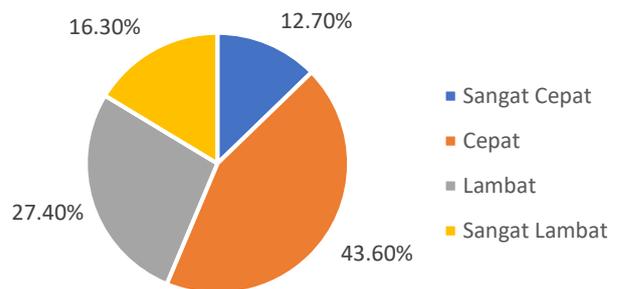


Diagram 3. Respon pertanyaan “Seberapa cepat tibanya SB semenjak anda menunggu di halte?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari hasil skor pertanyaan, didapati hasil sebesar 139 yang mana diklasifikasikan sebagai kelas kedua (baik) dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	x 7	28
3	x 24	72
2	x 15	30
1	x 9	9
Jumlah	55	139

Pada pertanyaan kedua aspek 1, yakni “Apakah SB beroperasi dengan cepat dan lancar sesuai trayeknya?”, sebanyak 39 responden menjawab sangat lancar dengan indikasi bus menempuh trayek dengan teratur dan cepat (skor 4) dan 16 responden menjawab lancar dengan indikasi bus menempuh trayek dengan lancar namun lambat (skor 3). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

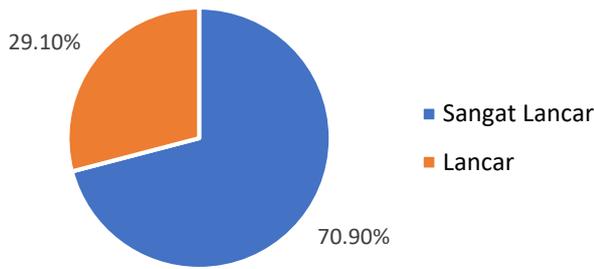


Diagram 4. Respon pertanyaan “Apakah SB beroperasi dengan cepat dan lancar sesuai trayeknya?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari jawaban para responden pada pertanyaan kedua aspek 1, diperoleh skor sebesar 204 yang mana diklasifikasikan sebagai kelas pertama (sangat baik) dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	x 39	156
3	x 16	48
Jumlah	55	204

b. Keselamatan dan Keamanan

Selamat berarti pelayanan transportasi dapat dilaksanakan tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan, entah kecelakaan berat maupun ringan (dalam Adisasmita, 2011). Pada aspek selamat dan aman terdapat dua pertanyaan yang berkaitan dengan keamanan penumpang, yaitu: 1) “Apakah anda pernah mengalami tindak kriminal (pelecehan, kehilangan barang dan kekerasan fisik) ketika menggunakan SB?” dan 2) “Bagaimana cara mengemudi supir SB menurut anda?”

Pada pertanyaan pertama aspek dua, yakni “Apakah anda pernah mengalami tindak kriminal (pelecehan, kehilangan barang dan kekerasan fisik) ketika menggunakan SB?”, dari total 55 reponden, sebanyak 52 responden menjawab sangat aman dengan indikasi responden tidak pernah mengalami tindak kriminal (skor 4), 2 responden menjawab aman dengan indikasi responden pernah mengalami salah satu dari pelecehan, kehilangan dan kekerasan fisik (skor 3), dan 1 responden menjawab kurang aman dengan indikasi pernah mengalami 2 dari kekerasan, kehilangan dan pelecehan (skor 2). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

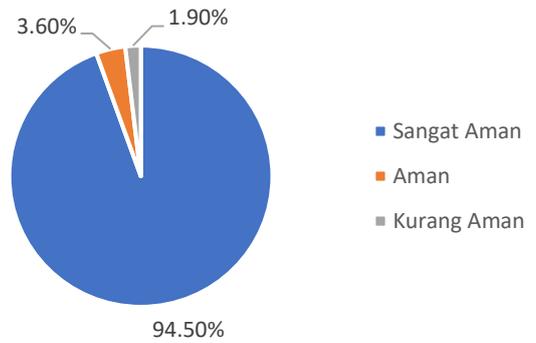


Diagram 5. Respon pertanyaan “Apakah anda pernah mengalami tindak kriminal (pelecehan, kehilangan barang dan kekerasan fisik) ketika menggunakan SB?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari jawaban para responden pada pertanyaan pertama aspek 2, diperoleh skor sebesar 216 yang mana diklasifikasikan sebagai kelas pertama (sangat baik) dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	x 52	208
3	x 2	6
2	x 1	2
Jumlah	55	216

Pada pertanyaan kedua aspek dua, yakni “Bagaimana cara mengemudi supir SB menurut anda?”, sebanyak 50 responden menjawab sangat baik dengan indikasi sopir berhati-hati dan taat lalu lintas (skor 4) sedangkan 5 responden menjawab baik dengan indikasi sopir berhati-hati namun tidak taat lalu lintas (skor 3). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

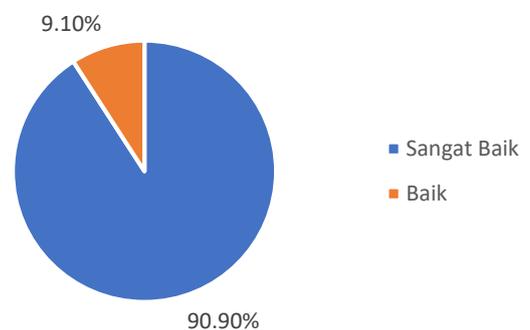


Diagram 6. Respon pertanyaan “Bagaimana cara mengemudi supir SB menurut anda?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari jawaban para responden pada pertanyaan kedua aspek 2, diperoleh skor sebesar 215 dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
------	-----------	-------

4	x	50	200
3	x	5	15
Jumlah		55	215

c. Kapasitas SB

Berkapasitas berarti jumlah dan kapasitas moda yang disediakan adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi, dalam arti tidak berlebihan dan tidak kekurangan (dalam Adisasmita, 2011). Pada aspek kapasitas terdapat 1 pertanyaan yakni: “Berapa banyak kloter SB yang dilewati untuk dapat menumpangi SB?” dari total 55 responden, sebanyak 50 responden menjawab sangat baik dengan indikasi responden langsung naik Ketika SB datang (skor 4), 4 responden menjawab baik dengan indikasi responden harus menunggu 2 bus untuk dapat naik SB (skor 3), dan 1 responden menjawab kurang baik dengan indikasi harus menunggu 3 bus untuk dapat naik SB (skor 2). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

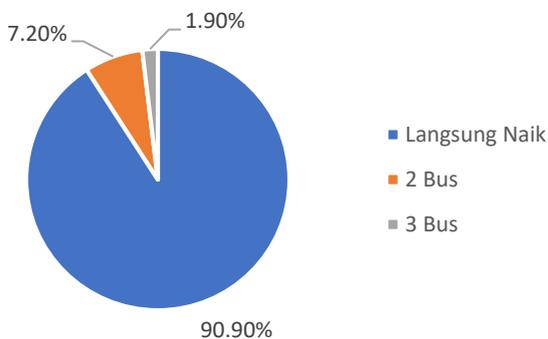


Diagram 7. Respon Pertanyaan “Berapa banyak kloter SB yang dilewati untuk dapat menumpangi SB?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari hasil skor pertanyaan, didapati hasil sebesar 214 yang mana diklasifikasikan sebagai ‘sangat baik’. Dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	x	50
3	x	4
2	x	1
Jumlah		55

d. Tanggungjawab Pengelola Bus

Bertanggung jawab artinya bahwa pelayanan transportasi bersedia ganti rugi ketika ada pengguna transportasi yang merasa dirugikan selama perjalanan seperti kecelakaan, kerusakan barang, kehilangan barang, dan sebagainya (dalam Adisasmita, 2011). Pada aspek kapasitas terdapat 1 pertanyaan yakni: “Pernahkah anda mengeluh mengenai SB ke penyedia jasa?” bila responden pernah mengeluh, maka muncul pertanyaan

“Bila pernah, bagaimana respon penyedia jasa SB menurut anda?”. Dari total 55 responden, sebanyak 51 responden menjawab tidak pernah mengeluh, sedangkan 4 responden lainnya pernah mengeluh ke penyedia jasa. Dari keterangan responden, keempatnya menyatakan bahwa penyedia jasa merespon keluhan responden dengan sangat baik dengan indikasi penyedia jasa mendengarkan lalu merespon keluhan responden (skor 4).

Dari hasil skor pertanyaan, didapati hasil sebesar 220 yang mana diklasifikasikan sebagai ‘sangat baik’.

e. Keterjangkauan Harga

Pada dasarnya, biaya rendah dan harga terjangkau ini sama, perbedaannya yaitu biaya rendah dilihat dari pihak penyelenggara pelayanan transportasi, sedangkan harga terjangkau dilihat dari pengguna jasa transportasi (dalam Adisasmita, 2011). Pada aspek kapasitas terdapat 1 pertanyaan yakni: “Bagaimana sistem pembayaran SB menurut anda?”. Dari total 55 responden, sebanyak 38 responden menjawab sangat mudah dengan indikasi sudah tersedia plastik di sekitarnya tanpa membeli (skor 4), 15 responden menjawab mudah dengan indikasi harus mencari terlebih dahulu plastik tanpa harus membeli (skor 3), sedangkan 2 responden lainnya menjawab sulit dengan indikasi harus membeli dahulu plastik untuk membayar SB (skor 2). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

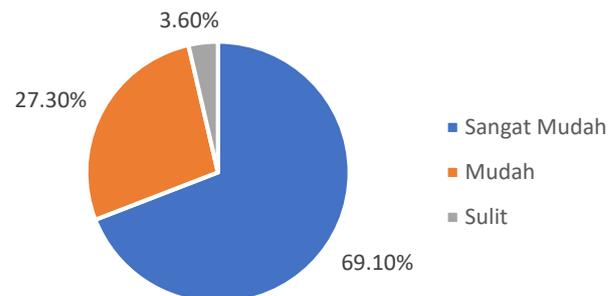


Diagram 8. Respon pertanyaan “Bagaimana sistem pembayaran SB menurut anda?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari hasil skor pertanyaan, didapati hasil sebesar 201 yang mana diklasifikasikan sebagai ‘sangat baik’ dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	x	38
3	x	15
2	x	2
Jumlah		55

f. Kenyamanan

Aspek kenyamanan hanya diperuntukkan untuk jasa transportasi yang mengangkut orang/penumpang dan didalamnya terdapat hal yang terkait kebersihan dan kenyamanan penumpang terhadap pelayanan pegawai yang bertugas (dalam Adisasmita, 2011). Pada aspek ini terdapat dua pertanyaan, yakni: 1) “Bagaimana kebersihan di dalam SB menurut anda?”, dan 2) “Bagaimana kesan anda selaku penumpang terhadap pegawai SB?”.

Pada pertanyaan pertama aspek enam, yakni Bagaimana kebersihan di dalam SB menurut anda?”, dari total 55 reponden, sebanyak 48 responden menjawab sangat baik dengan indikasi bus terkesan bersih dan wangi (skor 4), dan 7 lainnya menjawab baik dengan indikasi terkesan bersih dan tidak tercium bau yang mengganggu responden (skor 3). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

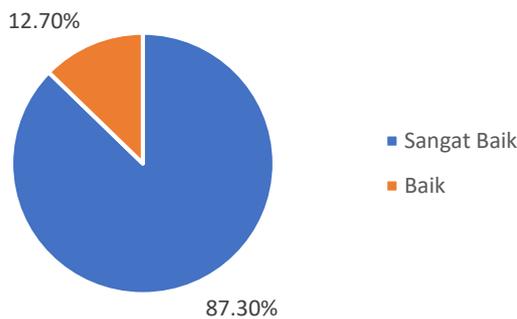


Diagram 9. Respon pertanyaan “Bagaimana kebersihan di dalam SB menurut anda?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari hasil skor pertanyaan, didapati hasil sebesar 201 yang mana diklasifikasikan sebagai ‘sangat baik’ dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	x 48	192
3	x 7	21
Jumlah	55	213

Pada pertanyaan kedua aspek enam, yakni “Bagaimana kesan anda selaku penumpang terhadap pegawai SB?”, sebanyak 52 responden menjawab sangat baik (skor 4) sedangkan 3 responden lainnya menjawab baik (skor 3). Data tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:

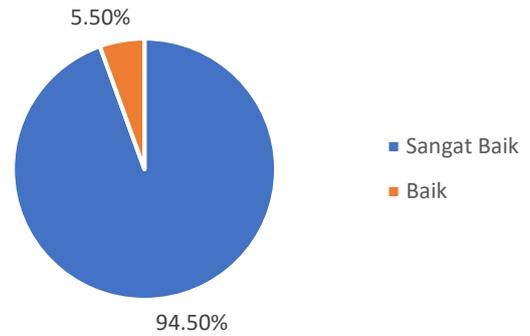


Diagram 10. Respon pertanyaan “Bagaimana kesan anda selaku penumpang terhadap pegawai SB?”
(Sumber : Data primer yang diolah padatahun 2020)

Dari jawaban para responden pada pertanyaan kedua aspek enam, diperoleh skor sebesar 217 dengan perhitungan sebagai berikut:

Skor	Responden	Hasil
4	X 52	208
3	x 3	9
Jumlah	55	217

Dari kelima aspek dapat ditemukan rata-rata kelas dengan perhitungan sebagai berikut:

Aspek 1.1 (kecepatan)	139
Aspek 1.2 (kelancaran)	204
Aspek 2.1 (keselamatan)	216
Aspek 2.2 (keamanan)	215
Aspek 3 (kapasitas SB)	214
Aspek 4 (tanggung jawab pengelola SB)	220
Aspek 5 (keterjangkauan harga)	201
Aspek 6.1 (kenyaman terhadap kebersihan)	213
Aspek 6.2 (kenyaman terhadap pegawai)	217
Jumlah	1839

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata skor} &= \text{skor} : \text{Banyaknya pertanyaan} \\ &= 1839 : 9 \\ &= 204.3 \end{aligned}$$

B. PEMBAHASAN

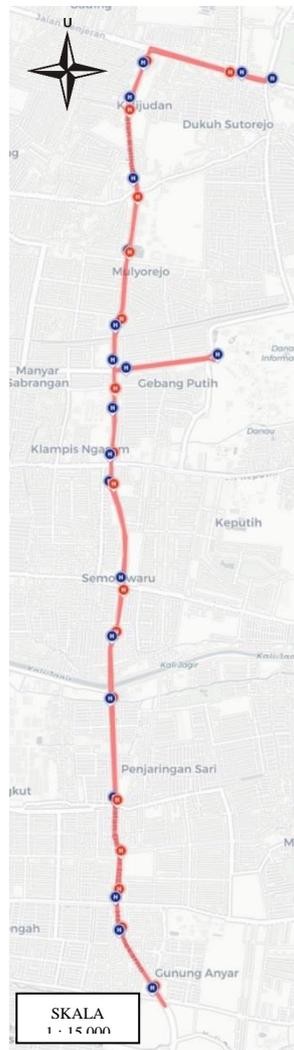
Suroboyo Bus (SB) merupakan transportasi umum yang diresmikan pada tanggal 7 April 2018 yang memiliki 3 trayek yaitu ITS-UNESA, Rajawali-Purabaya, dan MERR. SB trayek MERR merupakan layanan transportasi umum yang dikelola oleh Dinas Perhubungan dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Surabaya untuk melayani masyarakat umum dari Kenjeran hingga Gunungsari.

Jenis kendaraan yang digunakan merupakan bus berjenis *single-deck* untuk SB merah dan *double-deck* untuk SB kuning. Pembeda dari keduanya adalah pada kapasitas bus. SB merah berkapasitas 40 orang

sedangkan untuk SB kuning 70 orang. SB dapat dinaiki penumpang di halte dan bus stop yang tersedia. Sejauh ini terdapat 3 halte pada trayek MERR, yaitu halte SMP 19, halte LLDIKTI, halte ITS, dan 35 bus stop yang tersebar di trayek MERR.

Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (*Choice*), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (*Captive*). (Warpani, 1990). Hal tersebut senada dengan tujuan umum dari SB. Berdasarkan wawancara dengan bapak Sukirno yang bertugas di bagian Personalia dan Umum SB Dinas Perhubungan Kota Surabaya (dalam Kurniawan, 2018: 4), tujuan umum adanya SB ini adalah : 1) mengurangi kemacetan lalu lintas; 2) meningkatkan minat masyarakat terhadap transportasi umum; 3) menyediakan sarana transportasi yang aman dan nyaman bagi masyarakat. Rute SB trayek MERR adalah sebagai berikut:

LEGENDA	
	KENJERAN - GUNUNG ANYAR
	GUNUNG ANYAR - KENJERAN
	RUTE BUS TRAYEK MERR



Banyaknya pertanyaan adalah 9 pertanyaan dengan 2 pertanyaan dengan 2 pertanyaan opsional. Hasil perhitungan rata-rata skor menunjukkan angka 204,3 yang berarti termasuk ke sangat baik (kelas pertama). Aspek kecepatan dan kelancaran mendapat skor 139 dan 204 sehingga mendapat rata-rata skor 171,5. Aspek keselamatan dan keamanan mendapat skor 216 dan 215 sehingga mendapat rata-rata skor 215,5. Kapasitas SB, tanggung jawab pengelola SB, dan keterjangkauan harga mendapat skor 214, 220, dan 201. Dan aspek kenyamanan mendapat skor 213 dan 217 sehingga mendapat rata-rata skor 215. Urutan aspek atau faktor yang mempengaruhi minat responden terhadap SB adalah sebagai berikut:

No	Faktor	Skor
1	Tanggung Jawab Pengelola SB	220
2	Keselamatan dan Keamanan	215,5
3	Kenyamanan	215
4	Kapasitas SB	214
5	Keterjangkauan Harga	201
6	Kecepatan dan Kelancaran	171,5

Dari tabel diatas didapati skor terbesar (220) terdapat pada faktor tanggung jawab. Namun faktor tersebut tidak dapat menjadi faktor utama dikarenakan hanya sebagian kecil (4 responden) yang pernah mengeluh kepada pegawai SB dikarenakan suatu hal, sisanya (51 responden) tidak pernah mengeluh. Oleh karena itu, faktor selamat dan aman, yang berada di peringkat kedua dengan skor 215,5, merupakan faktor utama responden berminat terhadap SB. Menurut Munawar (2006), keselamatan dan keamanan menjadi penting mengingat faktor tersebut (selain kenyamanan) menjadi penyebab masyarakat lebih memilih angkutan pribadi daripada transportasi umum. Selain itu, kecilnya kapasitas juga mempengaruhi keselamatan penumpang. Besarnya kapasitas SB adalah sama dengan bus kota pada umumnya, yakni 60 orang. Hal yang membedakan antara SB dan bus kota pada umumnya ialah tata letak kursi penumpang. SB memiliki tata letak kursi penumpang yang lebih teratur sedangkan bus kota pada umumnya tidak. Hal ini dipengaruhi oleh desain interior bus yang digunakan.

Tipe bus yang digunakan oleh SB trayek MERR adalah “Mercedes-Benz O500U 1726 LE” yang juga digunakan oleh Transjakarta. Bus ini menawarkan fitur seperti : adanya area kursi roda; Kursi prioritas untuk lansia, wanita hamil, wanita membawa anak, dan penyandang disabilitas non kursi roda; Ramp kursi roda di area pintu untuk memudahkan keluar masuknya penumpang pengguna kursi roda; Dua buah TV Wide screen 29 inch di bagian tengah area penumpang;

Tombol stop di setiap railing vertical di dalam interior bus; dan 12 kamera CCTV untuk memantau setiap area di dalam dan di luar bus (Alsadad, 2017). Fitur-fitur tersebut dirasa lengkap untuk mendukung pergerakan masyarakat Surabaya. Selain itu, warga yang berkebutuhan khusus pun tidak akan merasa kesusahan atau keberatan untuk menggunakan SB. Selain itu, terdapat pula pegawai SB yang siap membantu atau memecahkan masalah bila terjadi hal yang tidak diinginkan. Maka bukan hal yang mustahil bila jarang atau bahkan tidak ada responden yang pernah mengeluh dikarenakan fasilitas yang kurang maupun karena saling berhimpitan. Dapat pula dikatakan SB sudah layak mengakomodir keseluruhan kalangan masyarakat Suroboyo, termasuk warga berkebutuhan khusus.

Pada aspek cepat dan lancar dan keterjangkauan harga menempati posisi dua terbawah. Hal ini menandakan tingkat minat kedua aspek tersebut tidak terlalu berkesan bagi responden. Hal yang mendasari ini ialah kecepatan SB sama dengan kendaraan lain berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 ayat (4) angkutan perkotaan maksimal berkecepatan 50 kilometer/jam. Namun pada pengoperasiannya, Dinas Perhubungan Kota Surabaya hanya memperbolehkan SB melaju pada kecepatan 20-30 km/jam saja (Jawapos, 2018). Pada dasarnya, penurunan kecepatan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya ini juga demi keselamatan penumpang mengingat kendaraan bus adalah kendaraan besar dan susah dikendalikan pada kecepatan tinggi. Selain itu, penumpang tidak akan merasakan guncangan berarti ketika SB berjalan pada kecepatan serendah itu. Namun, pada kecepatan serendah itu, SB tetap akan lancar melaju tanpa terhambat lampu merah. Hal ini dikarenakan SB diklaim memiliki fitur “anti lampu merah”. Hal ini sesuai pernyataan kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang menyatakan bahwa “transportasi massal ini terintegritas dengan sistem pengaturan lalu lintas jalan. Sebab, lampu lalu lintas secara otomatis akan berubah menjadi hijau jika bus ini melintas. “Pusat control” ada di Terminal Bratang dan Joyoboyo” (Marzuki, 2018). Aspek keterjangkauan harga dapat dikatakan cukup unik namun tidak signifikan dalam menarik minat responden. Hal ini ditandai dengan peringkat aspek harga yang berada pada peringkat 5 namun masih tergolong sangat baik, yang berarti masih diberi tanggapan positif dari para responden. Hal ini dikarenakan responden masih merasa harus membeli atau mencari plastik terlebih dahulu untuk dapat menggunakan SB. Sistem pembayaran ini merupakan kebijakan dari Pemerintah Kota Surabaya. Menurut Kamal Alamsyah, (2016:27) kebijakan publik merupakan tindakan pemerintahan daerah yang

membawa dampak terhadap sebagian besar orang. Dalam hal ini, terkait dengan kebijakan tersebut terdapat dampak yang ditimbulkan dapat dilihat melalui penemuan langsung dilapangan. Kebijakan pembayaran dengan sampah plastik membawa dampak yang nyata dimana dampak tersebut dapat dirasakan oleh pelaksana kebijakan dan pengguna kebijakan. Hal tersebut sesuai dengan isi Perwali Kota Surabaya No. 67 Tahun 2018 tentang Kontribusi Sampah dalam Penggunaan Layanan SB yang terdapat pada Pasal 7 dan Pasal 8. Sedangkan jika dilihat dari sudut pandang pengguna kebijakan, mereka lebih bijak dalam pemanfaatan sampah botol plastik, dengan cara melakukan pengumpulan untuk dimanfaatkan dengan ditukarkan kartu agar bisa menggunakan layanan SB dengan begitu, masyarakat bisa menekan biaya pengeluaran yang sebenarnya digunakan untuk biaya transportasi.

Minat Penumpang SB

Pada penelitian ini, minat diungkapkan dengan *inventoried interest*, yang dapat dilihat hasilnya dari pengujian survey dan *expressed interest* yang dapat dilihat dari intermezzo bersama responden.

Inventoried Interest

Berdasarkan hasil survey, tingkat minat responden terhadap SB tergolong sangat baik dengan rata-rata skor sebesar 204,3/220 yang mana tergolong pada kelas pertama (sangat baik).

Expressed Interest

Berdasarkan intermezzo dengan responden, rute SB Trayek MERR ini mampu mengantarkan penumpangnya ke berbagai tujuan seperti sarana rekreasi, edukasi, kesehatan, dan sarana perkantoran. Pernyataan responden tersebut dapat dibenarkan karena dalam rute SB Trayek Merr ini melewati:

- sarana rekreasi seperti Kenjeran Park dan Galaxy Mall,
- sarana edukasi seperti kampus UNAIR dan ITS,
- sarana kesehatan seperti RSIA dan RS. Haji,
- sarana perkantoran seperti Ruko sepanjang jalan MERR.

Hal ini didukung dengan koran Jawa Pos (2018) yang menyatakan bahwa trayek ini melintasi jalur strategis. Temuan lain pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Kehadiran SB (SB) sangat menguntungkan bagi masyarakat Surabaya karena hadir dengan sistem pembayaran yang dapat dibayar lebih murah.
2. SB dianggap sebagai *icon* baru Surabaya oleh penumpang .
3. SB ditumpangi oleh masyarakat Surabaya karena berbagai macam alasan, yaitu: karena

- harga ekonomis, Jam operasional yang panjang, banyak pilihan jalur/halte, Keamanan dan kenyamanan lebih terjamin dan sarana prasarananya yang baik.
4. Keberadaan tempat penukaran botol plastik dengan karcis SB dirasa sudah cukup memadai oleh penumpang SB.
 5. Faktor pendorong dipilihnya SB oleh responden adalah: tarifnya terbilang murah, sarana prasarana yang nyaman dan adanya petugas SB yang dapat membantu ketertiban serta kecukupan dari SB tersebut.
 6. Faktor penghambat adanya SB yaitu terkadang didapati keterlambatan bus, kurangnya halte, tidak adanya jalur tersendiri
 7. Seluruh responden setuju dengan adanya pengurangan pencemaran lingkungan dengan adanya SB melalui cara membayarnya yang menggunakan sampah plastik.
 8. 70% penumpang SB yang ditemui berusia sekitar 18-24 tahun dengan tujuan rekreasi dan menuju kampus.
 9. 10% penumpang SB yang ditemui berusia 25-48 tahun dengan tujuan rekreasi dan sebagai kendaraan sehari-hari.

PENUTUP

Simpulan

Tingkat minat responden terhadap SB tergolong sangat baik, mengingat rata-rata skor sebesar 204,3 yang mana tergolong pada kelas pertama (sangat baik). Faktor utama yang mendasari minat responden adalah pada aspek keselamatan dan keamanan. Sedangkan yang terbawah ialah aspek kecepatan dan kelancaran. Dalam *expressed interest* dapat diketahui bahwa minat penumpang SB cukup tinggi dan terdapat persepsi positif terhadap SB yang berlandaskan tarifnya terbilang murah, sarana prasarana yang nyaman dan adanya petugas SB yang dapat membantu ketertiban serta kecukupan dari SB tersebut..

Saran

1. Bagi dinas perhubungan kota Surabaya, masyarakat mengharapkan adanya peningkatan kualitas seperti penambahan armada, memperbaiki CCTV yang rusak dan memperbaiki sistem *charging* baterai handphone yang terdapat di SB trayek MERR. Selbihnya masyarakat sudah puas akan pelayanannya.
2. Pada penelitian berikutnya, diharapkan mampu menelaah lebih dalam mengenai system SB seperti efektifitas dan analisis kualitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas, Salim. (2012). Manajemen Transportasi. Jakarta: Raja Wali Press.
- Adisasmita, Raharjo. (2010). Dasar-dasar Ekonomi Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Raharjo. (2011). Manajemen Transportasi Darat. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Ahmadi, Abu. (2003). Psikologi umum. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Anonim. (1997). Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI). Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Astuti, Kurnia. (2012). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Dalam Memilih Angkutan Trans Jogja Di Malioboro. Jogjakarta: Universitas Negeri Yogyakarta
- Munawar, A. (2006). Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan. UNISIA, (59), 53-59.
- Surabaya, B.P. (2019) Surabaya dalam Angka Tahun 2019. Surabaya: Badan pusat statistika Kota Surabaya.
- Suwitri, S. (2008). Konsep dasar kebijakan publik. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Calvindoro, Dewangga. (2019). Kajian Penumpang Bemo Pada Trayek Y di Kota Surabaya (skripsi). Surabaya: Universitas Negeri Surabaya
- Jawa Pos. 2018. Mengikuti Uji Rute Suroboyo Bus. Surabaya: Jawa Pos.
- Jawa Pos. 2018. Suroboyo Bus Layani Gunung Anyar-Kenjeran. (Online, <https://www.jawapos.com/surabaya/12/08/2019/suroboyo-bus-layani-gunung-anyar-kenjeran/> , diakses pada 27 Desember 2020)
- Kamaluddin. (2003). Ekonomi Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Marzuki, A. Bahrul. 2018. "Bus Suroboyo Ini Bisa Terabas Lampu Merah dan Anti Pelecehan" (Online, <https://jatimtimes.com/baca/170236/20180407/162840/bus-suroboyo-ini-bisa-terabas-lampu-merah-dan-anti-pelecehan>, diakses pada 24 November 2020)
- Miro, Fidel. (2005). Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi. Jakarta: Erlangga.
- Morlok, Edward K. (1991). Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Jakarta: Erlangga
- Nasution, M. N. (1996). Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nasution, M. N. (2004). Manajemen Jasa Terpadu. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Pemerintah Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Rudi, Alsadad. 2017. "Spesifikasi dan Fitur Bus Mercy Lantai Rendah Transjakarta" (Online, <https://otomotif.kompas.com/read/2017/11/21/130217415/spesifikasi-dan-fitur-bus-mercy-lantai-rendah-transjakarta>, diakses pada 24 November 2020)
- Setijowarno, D., dan Frazila, R.B. (2001). Pengantar Sistem Transportasi. Semarang: Unika Soegijapranata.
- Steenbrink. (1974). Optimization of Transport Networks. Purwokerto: . Tugas Akhir Universitas Jendral Soedirman
- Supratini, Dyah Ayu. 2019. Ini Rute Baru Suroboyo Bus. (Online, [https://infosurabaya.id/2019/08/26/ini-rute-baru-suroboyo-bus/#:~:text=Surabaya%20\(infosurabaya.id\)%20mulai%20diresmikan%20hingga%20saat%20ini,](https://infosurabaya.id/2019/08/26/ini-rute-baru-suroboyo-bus/#:~:text=Surabaya%20(infosurabaya.id)%20mulai%20diresmikan%20hingga%20saat%20ini,) diakses pada 24 November 2020)
- Wilis, Rizki. (2017). Faktor-Faktor Yang Menyebabkan Tidak Diminatinya Angkutan Umum Bus Trans Sidoarjo (Skripsi). Surabaya: Universitas Negeri Surabaya.