

PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP EFISIENSI MODA TRANSPORTASI SUROBOYO BUS PADA RUTE UNESA - ITS

Imam Misbachul Rivan

Jurusan Pendidikan Geografi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
imamrivan98@gmail.com

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

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

Abstrak

Kondisi angkutan umum di Indonesia tidak lagi efektif dan efisien serta menjadi salah satu penyebab kemacetan. Hal ini dikarenakan fasilitas angkutan umum yang kurang efisien sehingga mendorong masyarakat menggunakan angkutan pribadi. Pemerintah kota Surabaya memberikan solusi dengan mengadakan alat transportasi umum yang ramah lingkungan, aman dan nyaman yaitu Suroboyo Bus. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan persepsi masyarakat terhadap efisiensi moda transportasi Suroboyo Bus rute UNESA - ITS. Jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif dengan metode survey. Angket yang diisi oleh 50 responden ini berisi pertanyaan tentang aspek 1) Kelancaran dan Kecepatan; 2) Keamanan dan Keselamatan; 3) Kapasitas; 4) Keterjangkauan Harga; 5) Kenyamanan. Hasil survey menyatakan bahwa SB trayek UNESA-ITS tergolong efisien. Hal ini dikarenakan Suroboyo Bus memiliki kecepatan dan kelancaran yang baik, keamanan serta keselamatan yang sangat baik, kapasitasnya mampu mengakomodir penggunanya, *cost* yang rendah, dan armada yang nyaman bagi penumpang dengan skor 170/200 dan termasuk ke dalam kategori sangat baik.

Kata Kunci: efisiensi, transportasi umum, suroboyo bus

Abstract

The condition of public transportation in Indonesia is no longer effective and efficient and is one of the causes of congestion. This is because public transportation facilities are less efficient, which encourages people to use private transportation. The Surabaya city government provides a solution by providing environmentally friendly, safe and comfortable public transportation, namely Suroboyo Bus. This study aims to describe the efficiency of the Suroboyo Bus public transportation on the UNESA - ITS route. This type of research is descriptive quantitative with survey methods. The questionnaire filled out by 50 respondents contains questions about aspects of 1) Smoothness and Speed; 2) Security and Safety; 3) Capacity; 4) Affordability of Prices; 5) Convenience. The survey results stated that the SB UNESA-ITS route was classified as efficient. This is because Suroboyo Bus has good speed and smoothness, excellent security and safety, its capacity to accommodate its users, low costs, and a comfortable fleet for passengers with a score of 170/200 and is included in the very good category.

Keywords: efficiency, public transport, suroboyo bus

PENDAHULUAN

Transportasi adalah salah satu aspek yang penting dalam keseharian masyarakat, yaitu untuk mendukung mobilitas masyarakat. Aspek ini menjadi masalah yang cukup rumit di pulau Jawa terutama di kota besar. Salah satu penyebab dari permasalahan ini adalah tingkat kepadatan penduduk (Adisasmita, 2011). Kondisi transportasi publik di Indonesia tidak lebih efektif dan efisien daripada angkutan pribadi. Hal ini disebabkan oleh tidak terjadwalnya angkutan umum sehingga menyebabkan waktu tunggu yang lama, tidak memadainya fasilitas angkutan umum sehingga menjadi merangsang masyarakat menggunakan kendaraan pribadi. Tidak efektif dan efisiennya transportasi publik ditandai dengan jumlah kendaraan bermotor yang meningkat.

Surabaya memiliki jumlah penduduk 3.095.026 jiwa (dalam Sensus penduduk, 2019) dan diperkirakan terus meningkat. Salah satu transportasi yang masih menjadi andalan di kota Surabaya adalah bus. Bus adalah transportasi publik yang berkapasitas banyak serta biaya yang terjangkau. Bus memiliki tempat pemberhentian khusus yang disebut halte sehingga bus kota tidak dapat mengangkut orang di sembarang tempat. Namun masalah yang ditimbulkan sebagai dampak adanya bus kota diantaranya kriminalitas, kondisi kendaraan buruk, tidak nyaman, terjadinya kejahatan seksual sehingga banyak masyarakat merasa takut untuk menggunakan transportasi umum (Munawar, 2006: 55). Pemerintah kota Surabaya memberikan solusi pada masalah tersebut yakni

diciptakannya alat transportasi umum yang ramah lingkungan dan tentunya aman dan nyaman yaitu Suroboyo Bus. Suroboyo Bus adalah bus dalam Kota Surabaya yang disediakan oleh pemerintah Surabaya dengan kondisi kendaraan bus yang baru, aman dan nyaman serta didukung berbagai fasilitas seperti AC, CCTV, dan tempat duduk yang dibedakan bagi laki-laki, lansia, ibu hamil, disabilitas dan perempuan. Suroboyo Bus ini memiliki sistem pembayaran yang unik yakni dengan botol plastik yang bertujuan untuk mengurangi limbah botol plastik.

Salah satu trayek yang dimiliki Surabaya Bus adalah UNESA-ITS dengan rute sebagai berikut: UNESA – H.R. Muhammad – Mayjen Sungkono – Adityawarman – Kutai – Bengawan – RS Darmo – Basuki Rahmat – Tunjungan Plaza – Embong Malang – Siola – Tunjungan – Grahadi – Yos Sudarso – Balaikota – Walikota Mustajab – Grand City – RSUD Dr. Soetomo – Unair B – Kertajaya – Samsat Manyar – KONI – Kertajaya Indah – ITS – Kertajaya Indah – Klampis – Manyar Sabrangan – Gubeng Kertajaya – Lapangan Hockey – SMA 4 – Monkasel – Delta – Panglima Sudirman – Urip Sumoharjo – Santa Maria – Bengawan – Kutai – Mayjend Sungkono – Taman Makam Pahlawan – Putat Gede – Pradah Kali Kendal – Graha Family – Supermall – UNESA. Rute ini diteliti dikarenakan berada pada rute yang ramai dan padat utamanya pada jalanan Mayjend Sungkono. Menurut Kustarto dan Wibisana (2019) Jalan Mayjen Sungkono adalah jalan arteri yang penting karena menghubungkan jalan-jalan kolektor antara Surabaya Barat dengan Surabaya Pusat. Sebagai salah satu jalan arteri kelas 1, jalan Mayjen Sungkono memiliki karakteristik volume lalu lintas yang sangat padat terlebih pada saat jam-jam sibuk antara pagi saat berangkat kerja dengan sore hari saat pengguna jalan pulang kerja. 40% penumpang Surabaya Bus Rute ini bertujuan hanya berkeliling sedangkan 60% lainnya menuju ke bangkitan-bangkitan sepanjang rute ini seperti kampus UNESA dan ITS, taman bungkul, Grand City, Pakuwon Trade Center (PTC) dan lain sebagainya.

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan persepsi masyarakat terhadap efisiensi moda transportasi Suroboyo Bus rute UNESA - ITS. Efisiensi moda diukur dari angket yang diisi oleh responden. Manfaat yang didapatkan oleh peneliti ini terbagi menjadi dua bagian yaitu manfaat teoritis dan manfaat praktis. Manfaat teoritis yang dapat diambil dari penelitian ini adalah sebagai tambahan khasanah dan pengembangan ilmu geografi yang ada khususnya dalam ilmu geografi transportasi. Sedangkan manfaat praktis yaitu menambah wawasan dan pengalaman langsung tentang transportasi umum bagi penulis; menambah sumbangan pemikiran tentang pengadaan moda transportasi umum tersebut bagi

pemerintah serta sebagai bahan pertimbangan dalam pemilihan alat transportasi bagi masyarakat.

Dalam penelitian ini peneliti melakukan batasan sebagai berikut: 1) Sampel adalah penumpang Suroboyo bus pada pagi (08.00), siang (10.00), sore (17.00), dan malam (19.00) yang dilakukan selama satu minggu. Hal ini dikarenakan penggunaan transportasi umum tidak dapat diprediksi saat terpadatnya, sehingga perlu dilakukan pengambilan sample di pagi, siang, sore dan malam agar hasil wawancara dapat merata; 2) Pengambilan sampel diperoleh dari tiap halte di rute UNESA-ITS; 3) Efisiensi dan efektifitas angkutan umum diukur dengan tanggapan responden terkait indikator kecepatan dan kelancaran, keamanan dan keselamatan, kapasitas, frekuensi, keteraturan, komprehensif atau menyeluruh, tanggung jawab, keterjangkauan harga, dan kenyamanan (*comfort*) (Adisasmita, 2011). 4) Teknik Pengumpulan Data adalah angket dan observasi dengan responden yang ditemui secara acak. 5) data dianalisis dengan teknik skoring. Setelah melakukan skoring pada data yang diperoleh lalu membuat kriteria dan dideskripsikan. Pada penelitian ini, kriteria penskoran data menggunakan Skala Likert (tertinggi atau sangat baik=4; terendah atau sangat buruk=1).

METODE

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif. Sedangkan metode penelitian yang digunakan adalah metode survey. Lokasi penelitian ini Surabaya. Responden adalah penumpang Surabaya Bus rute UNESA lidah wetan – ITS dan juga 5 bus stop pada rute tersebut yakni di Adityawarman, Yos Sudarso, Grand City, Kertajaya, ITS. Sedangkan waktu yang pelaksanaan penelitian ini adalah pada bulan Juni - Agustus 2020. Kegiatan ini dilaksanakan dalam tiga tahap kegiatan, tahap pertama yaitu melaksanakan survei dan meminta izin ke Dinas Perhubungan (dishub) dan kantor Surabaya Bus. Tahap kedua yaitu observasi langsung ke lapangan untuk mengetahui Efisiensi dari Suroboyo Bus. Tahap ketiga yaitu melakukan analisis data yang telah diperoleh dari Dinas Perhubungan dan hasil observasi lapangan.

Populasi dalam penelitian ini adalah penumpang suroboyo bus rute UNESA lidah wetan – ITS. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik *accidental sampling*. Teknik *accidental sampling* adalah teknik menentukan responden dengan memilih siapa saja yang bertemu dengan peneliti secara kebetulan (dalam Sugiyono, 2014: 85). Untuk menentukan jumlah sampel, peneliti menggunakan teori Malhotra. Teori Malhotra (2006: 291) merumuskan banyaknya sampel setidaknya berjumlah 4-5 kali jumlah variabel/pertanyaan. Pada penelitian ini terdapat 10 pertanyaan sehingga untuk

mendapatkan jumlah sampel sebelas pertanyaan tersebut dikalikan 5 maka akan didapati 50 sampel atau responden.

Teknik pengambilan data pada penelitian ini ialah Observasi dan Angket. Observasi adalah pengumpulan data dengan cara pengamatan, peninjauan, dan pengukuran secara langsung dengan menggunakan lembar observasi. Observasi pada penelitian ini yaitu dengan cara mengamati jam keberangkatan Suroboyo Bus, jeda waktu keberangkatan, jumlah penumpang ketika tiba di tujuan terakhir dan kondisi Suroboyo Bus. Sedangkan angket adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pertanyaan tertulis kepada responden untuk dijawabnya (Sugiyono, 2014: 199). Setelah angket diisi, maka diketahui respon masyarakat tentang efisiensi Suroboyo Bus. Data dianalisis menggunakan teknik skoring. Setelah melakukan skoring pada data yang diperoleh lalu membuat kriteria dan dideskripsikan. Pada penelitian ini, kriteria penskoran data menggunakan Skala Likert (tertinggi atau sangat baik=4; terendah atau sangat buruk=1). Menurut Riduwan (2012) Skala likert merupakan suatu cara sistematis yang digunakan untuk mengatur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena social.

$$\text{Nilai Tertinggi} = \Sigma \text{Variabel X skor tertinggi} \times \Sigma \text{Responden}$$

$$\text{Nilai Terendah} = \Sigma \text{Variabel X skorterendah} \times \Sigma \text{Responden}$$

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 5 kategori angket yang diantaranya: 1) Kelancaran dan Kecepatan; 2) keamanan dan keselamatan; 3) Kapasitas; 4) Keterjangkauan Harga; 5) Kenyamanan. Pertanyaan tiap kategori tersebut diklasifikasikan ke tiap-tiap kelas dengan tabel sebagai berikut:

Kelas Pertama	: 200-163	Sangat Baik
Kelas Kedua	: 162-126	Baik
Kelas Ketiga	: 125-89	Buruk
Kelas Keempat	: 88-52	Sangat Buruk

HASIL DAN PEMBAHASAN

HASIL PENELITIAN

Data yang didapat dari responden yang merupakan penumpang Suroboyo Bus. Terdapat 5 aspek yang ditanyakan kepada responden dalam wawancara ini. 5 aspek tersebut yaitu:

- 1). Kelancaran dan Kecepatan

Lancar berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa (banyak) hambatan, perjalanan dilaksanakan secara cepat, atau memerlukan waktu perjalanan yang singkat sampai di tempat tujuan (Adisasmita, 2006). Kecepatan dan kelancaran SB dapat dipengaruhi faktor eksternal, seperti kemacetan, dan internal, seperti mesin mogok. Dalam penelitian ini, angket yang diberikan adalah: 1) “Berapa lama kira-kira anda menunggu kedatangan SB di halte?” dan 2) “Apakah SB beroperasi sesuai trayeknya?”

Untuk pertanyaan pertama, 15 responden (30%) menjawab bis tiba kurang dari 5 menit sejak responden menunggu dihalte (sangat cepat); 20 (40%) responden menyatakan menunggu 5-10 menit (cepat); 9 (18%) responden menjawab menunggu 10-15 menit (lambat); dan 6 (12%) responden menyatakan menunggu lebih dari 15 menit (sangat lambat). Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 1 Skor aspek kecepatan

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil
Sangat Cepat	4	X 15	60
Cepat	3	X 20	60
Lambat	2	X 9	18
Sangat Lambat	1	X 6	7
Jumlah			145

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Pada pertanyaan kedua, terdapat 4 pilihan jawaban. Pilihan jawaban tersebut adalah: 1) sangat lancar yang ditandai dengan bus beroperasi sesuai rute dan cepat; 2) lancar yang ditandai dengan bus beroperasi sesuai rute namun lambat; 3) kurang lancar yang ditandai dengan bus menempuh rute yang tidak utuh; dan 4) tidak lancar yang berarti bus menempuh rute secara tidak beraturan. Dari 50 responden, 20 (40%) diantaranya menjawab sangat lancar; 24 (48%) diantaranya menjawab lancar; 3 (6%) menjawab kurang lancar; dan 3 (6%) lainnya menjawab tidak lancar. Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 2. Skor aspek kelancaran

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil
Sangat Lancar	4	X 20	80
Lancar	3	X 24	72
Kurang Lancar	2	X 3	6
Tidak Lancar	1	X 3	3
Jumlah			161

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Dari perhitungan kedua pertanyaan pada aspek 1, dapat dikategorikan dengan menjumlahkan kedua hasil perhitungan.

Tabel 3. Skor Jumlah Skor Aspek 1

Aspek 1.1	145
Aspek 1.2	161
Jumlah	306

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Hasil penjumlahan perhitungan aspek 1 didapatkan hasil 306 yang berarti masuk kedalam kategori baik.

2). Keselamatan dan Keamanan

Selamat berarti pelayanan transportasi dilaksanakan tanpa mengalami kecelakaan selama dalam perjalanan. Kecelakaan lalu lintas merugikan kelancaran lalu lintas dan menimbulkan kerugian yang diderita oleh pihak pengendara (pemilik) kendaraan (dalam Adisasmita, 2006). Pada aspek ini, angket berisi 2 pertanyaan. Pertanyaan tersebut adalah: 1) “apakah anda pernah mengalami tindak kriminal (pelecehan, kehilangan barang, dan kekerasan fisik?” dan 2) “bagaimana cara mengemudi supir SB menurut anda?”

Untuk pertanyaan pertama, 36 (72%) responden menjawab tidak pernah mengalami tindak kriminal (sangat aman); 13 (26%) responden menyatakan pernah mengalami 1-2 kali tindak kriminal (aman); dan 1 (2%) responden menjawab pernah menjadi korban tindak kriminal sebanyak 3 kali (kurang aman). Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 4. Skor Aspek Keamanan

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil
Sangat Aman	4	X 36	144
Aman	3	X 13	39
Kurang Aman	2	X 1	2
Tidak Aman	1	X 0	0
Jumlah			185

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Pada pertanyaan kedua, terdapat 4 pilihan jawaban. Pilihan jawaban tersebut adalah: 1) sangat baik yang ditandai dengan supir mengendarai SB dengan berhati-hati dan taat lalu lintas; 2) baik yang ditandai dengan bus beroperasi dengan hati-hati namun tidak taat lalu lintas; 3) kurang baik yang ditandai dengan bus beroperasi dengan tidak berhati-hati namun taat lalu lintas; dan 4) tidak baik yang berarti bus beroperasi secara ugul-ugalan. Dari 50 responden acak, 29 (58%) diantaranya menjawab sangat baik; 14 (28%) diantaranya menjawab baik; 6 (12%) menjawab kurang baik; dan 1 (2%) lainnya menjawab tidak baik. Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 5. Tabel Aspek Selamat

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil
Sangat Lancar	4	X 29	116
Lancar	3	X 14	42
Kurang Lancar	2	X 6	12
Tidak Lancar	1	X 1	1
Jumlah			171

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Dari perhitungan kedua pertanyaan pada aspek 2, dapat dikategorikan dengan menjumlahkan kedua hasil perhitungan.

Tabel 6. Jumlah Skor Aspek 2

Aspek 2.1	185
Aspek 2.2	171
Jumlah	356

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Hasil penjumlahan perhitungan aspek 2 didapatkan hasil 356 yang berarti masuk kedalam kategori sangat baik

3). Kapasitas

Indikator kapasitas memuat pertanyaan mengenai jumlah dan kapasitas moda transportasi yang disediakan adalah cukup untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi, dalam arti tidak berlebihan dan tidak kekurangan, berlebihan dalam kapasitas transportasi akan menimbulkan pemborosan (keborosan) karena sebahagian dari kapasitas transportasi tidak dimanfaatkan. Pemborosan berarti kerugian bagi perusahaan transportasi. Sebaliknya, bila terjadi kekurangan dalam kapasitas transportasi yang tersedia, akan mengakibatkan sebahagian dari penumpang tidak terangkut, harus menunggu lama untuk dapat diangkut (Adisasmita, 2006).

Pada aspek ini, angket yang diberikan hanya berisi 1 pertanyaan, yaitu: “Berapa banyak SB yang harus anda lewatkan untuk dapat menggunakannya?”. Pertanyaan ini memuat 4 pilihan jawaban, yaitu: 1) Langsung naik dengan skor 4; 2) 1-2 SB dengan skor 3; 3) 3 SB dengan skor 2; dan 4) lebih dari 3 Bus dengan skor 1. Dari 50 responden acak, 30 (60%) diantaranya menjawab langsung naik; 17 (34%) diantaranya menjawab harus melewati 1-2 Bus; dan 3 (6%) responden menjawab harus melewati 3 Bus. Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 7 Jumlah Skor Aspek 3

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil
Langsung Naik	4	X 30	120

1-2 SB	3	X	17	51
3 SB	2	X	3	6
<3 SB	1	X	0	0
Jumlah				177

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Hasil penjumlahan perhitungan aspek 3 didapatkan hasil 177 yang berarti masuk kedalam kategori sangat baik.

4). Keterjangkauan Harga

Biaya rendah dilihat dari pihak perusahaan transportasi yang menyelenggarakan pelayanan transportasi, sedangkan harga terjangkau dilihat dari kepentingan pengguna jasa transportasi (Adisasmita, 2006). Pada aspek ini, angket yang diberikan berisi pertanyaan tunggal, yaitu: “Bagaimana system pembayaran SB menurut anda?”. Pertanyaan ini berisi 4 pilihan jawaban, yaitu: 1) sangat mudah dengan indikasi responden sudah menyediakan atau memiliki plastic untuk menggunakan jasa SB; 2) mudah dengan indikasi responden harus mencari-cari terlebih dahulu plastic untuk membayar jasa SB; 3) sulit dengan indikasi responden harus membeli plastic guna membayar jasa SB; dan 4) sangat sulit dengan indikasi responden lebih memilih membayar dengan uang daripada dengan plastik. Dari 50 responden acak, 24 (48%) diantaranya menjawab sangat mudah; 17 (34%) diantaranya menjawab mudah; 7 (14%) responden menjawab harus membeli plastic terlebih dahulu; dan 2 (4%) menjawab lebih memilih membayar dengan uang. Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 8. Skor Aspek Keterjangkauan Harga

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil	
Sangat Mudah	4	X	24	96
Mudah	3	X	17	51
Sulit	2	X	7	14
Sangat Sulit	1	X	2	2
Jumlah				163

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Hasil penjumlahan perhitungan aspek 4 didapatkan hasil 163 yang berarti masuk kedalam kategori sangat baik-

5). Kenyamanan

Tentunya penumpang merupakan manusia, bukan barang. Barang tidak memerlukan kondisi dan suasana yang nyaman pada kendaraan yang ditumpanginya sedangkan manusia memerlukannya sehingga perlu

disediakan fasilitas yang baik, agar penumpang merasa nyaman (Adisasmita, 2006).

Dalam penelitian ini, angket berisi 2 pertanyaan yaitu: 1) “Bagaimana kebersihan di dalam SB menurut anda?” dan 2) “Bagaimana fasilitas yang ada di dalam SB menurut anda?”. Untuk pertanyaan pertama, 30 (60%) responden menjawab sangat baik yang ditandai dengan SB terlihat bersih dan wangi; 15 (30%) responden menyatakan baik yang ditandai dengan SB bersih dan tidak bau; dan 5 (10%) responden menjawab buruk dengan indikasi SB kotor namun tidak bau. Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 9. Skor Aspek Kebersihan

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil	
Sangat Bersih	4	X	30	120
Bersih	3	X	15	45
Kotor	2	X	5	10
Sangat Kotor	1	X	0	0
Jumlah				175

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Pada pertanyaan kedua, 35 (70%) responden menjawab sangat baik yang ditandai dengan adanya AC, TV, tempat sampah, dan sound system; 13 (26%) responden menyatakan baik yang ditandai dengan adanya AC, TV, tempat sampah; dan 2 (4%) responden menjawab buruk dengan indikasi hanya terdapat AC dan TV. Dari jawaban para responden, skor dapat diketahui dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 10. Skor Aspek Fasilitas

Kriteria	Skor	Frekuensi	Hasil	
Sangat Baik	4	X	35	140
Baik	3	X	13	39
Buruk	2	X	2	4
Sangat Buruk	1	X	0	0
Jumlah				183

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Dari perhitungan kedua pertanyaan pada aspek 5, dapat dikategorikan dengan menjumlahkan kedua hasil perhitungan.

Tabel 11. Jumlah Skor Aspek 5

Aspek 5.1	175
Aspek 5.2	183
Jumlah	358

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Hasil penjumlahan perhitungan aspek 1 didapatkan hasil 358 yang berarti masuk kedalam kategori sangat baik. Dari kelima aspek dapat ditemukan rata-rata kelas dengan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 12. Jumlah Skor Efisiensi

Aspek 1.1 (Cepat)	145
Aspek 1.2 (Lancar)	161
Aspek 2.1 (Aman)	185
Aspek 2.2 (Selamat)	171
Aspek 3 (Kapasitas)	177
Aspek 4 (Harga)	163
Aspek 5.1 (Bersih)	175
Aspek 5.2 (Fasilitas)	183
Jumlah	1360

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

$$\begin{aligned} \text{Rata-rata skor} &= \text{skor} : \text{Banyaknya pertanyaan} \\ &= 1360 : 8 \\ &= 170 \end{aligned}$$

Hasil perhitungan rata-rata skor menunjukkan angka 170 yang berarti termasuk ke sangat baik (kelas pertama).

PEMBAHASAN

Efisiensi Suroboyo Bus di mata masyarakat tergolong sangat baik. Aspek 2.1 (Keamanan) menempati skor tertinggi sebesar 185 disusul dengan Aspek 5.2 (Fasilitas) dengan skor sebesar 183. Kedua aspek ini saling bertautan. Pasalnya salah satu fasilitas yang terdapat pada Suroboyo Bus, yaitu CCTV, dapat memberi rasa aman terhadap penumpang. Bus ini difasilitasi 12 kamera CCTV di bagian dalam dan 3 kamera CCTV yang diletakkan di bagian luar. Selain CCTV, ada pula tombol darurat. Tombol ini berguna ketika terjadi kebakaran atau kecelakaan. Ketika pengemudi menekan tombol ini alarm akan berbunyi, kemudian pintu bus terbuka secara otomatis (Puspita, 2018). Pada Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 pasal 213 menjelaskan bahwa pemerintah wajib membangun dan mengembangkan sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan. Dalam hal ini, pemerintah kota Surabaya telah berhasil menyediakan fasilitas yang baik sehingga menunjang keamanan penumpangnya melalui adanya Suroboyo Bus. Salah satu yang dapat dijadikan pembanding ialah bus damri. Menurut Oktavianti & Lituhayu (2017), masyarakat menginginkan transportasi yang mengacu pada kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu. Tidak sedikit dari mereka yang menginginkan adanya inovasi terhadap pelayanan yang diberikan seperti, adanya kursi khusus wanita, lansia dan ibu hamil, serta fasilitas untuk penderita difabel yang memang untuk saat ini Perum Damri sebagai penyedia moda angkutan dan

Pemerintah masih belum bisa memberikan fasilitas tersebut. Hal ini berbeda dengan Suroboyo Bus. Pada Suroboyo Bus Merah menyediakan kursi khusus untuk perempuan dan lansia. Tempat duduk memiliki 4 kategori yang dibedakan dengan warna kursi. Kursi berwarna pink diperuntukkan penumpang perempuan, merah untuk lansia dan ibu hamil. Kursi orange untuk umum (laki-laki maupun wanita) dan kursi penyandang difabel.

Skor pada peringkat ketiga adalah aspek 3 (kapasitas) dengan skor sebesar 177. Suroboyo Bus mampu mengangkut kurang lebih 60 penumpang. Menurut Setiawan (2018) armada bis tetap nyaman meskipun penuh dikarenakan bantuan dari pegawai Suroboyo Bus yang berjaga di dalamnya. Pegawai mengatur masuk dan turunnya penumpang serta mengatur posisi penumpang sehingga bus tidak terlalu sesak. Aspek berikutnya ialah aspek 5.1 (kebersihan) yang didukung oleh salah satu fasilitasnya, yaitu tempat sampah. Fasilitas ini secara tidak langsung membuat bis tetap bersih karena kemungkinan penumpang membuang sampah sembarang menjadi berkurang. Skor pada aspek kebersihan adalah sebesar 175 yang mana tergolong sangat baik (kelas pertama). Selain menjaga kebersihan di dalam Bus, Suroboyo Bus juga ikut andi dalam menjaga kebersihan lingkungan. Suroboyo Bus terealisasi atas kerjasama antara Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya. Keikutsertaan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya dalam terealisasinya Suroboyo Bus adalah untuk pengoptimalisasi pemanfaatan dan pemilihan sampah sehingga pencemaran akibat banyaknya sampah plastik dapat ditekan bahkan dihilangkan.

Aspek pada peringkat berikutnya ialah aspek 2.2 (selamat). Keselamatan penumpang mendapati skor sebesar 171 yang mana tergolong sangat baik. Sebagian besar responden menyatakan bahwa supir Suroboyo Bus menyetir dengan berhati-hati. Cara menyetir supir Suroboyo Bus sendiri telah sesuai dengan UU Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, yakni terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Dapat dikatakan Suroboyo Bus telah menjaga keselamatan penumpangnya dengan mengemudi secara berhati-hati.

Pada aspek 4 (Harga), yang memiliki skor 163, responden tidak merasa keberatan dengan pembayaran yang unik, yakni dengan botol plastik. Menurut para ahli (dalam Sulistyowati, 2018), kebijakan pembayaran tiket bus dengan sampah adalah solusi paling tepat, mengingat untuk naik Suroboyo Bus, pemkot tidak bisa menarik

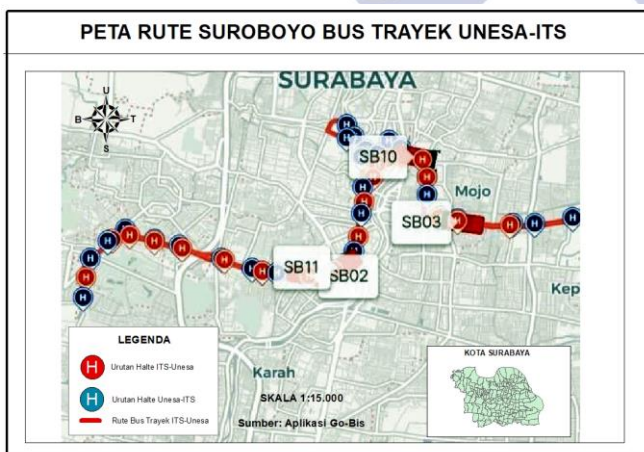
retribusi, sehingga kebijakan ini dinilai paling tepat dan efisien, karena dapat melibatkan warga untuk menjaga lingkungan kebersihan kota Surabaya. Pada aspek Lancar dan cepat (1.2 & 1.1) responden tidak merasakan perbedaan yang mentereng dibandingkan transportasi umum lainnya. Kecepatan Suroboyo bus harus sama dengan kendaraan lain, yakni maksimal 50 km/jam, sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM. 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan Pasal 3 ayat (4) angkutan perkotaan. Namun, Dinas Perhubungan Kota Surabaya hanya memperbolehkan Suroboyo Bus melaju pada kecepatan 20-30 km/jam saja (Jawapos, 2018). Hal tersebut terasa wajar karena kecepatan Suroboyo Bus telah diatur guna menghindari penumpang yang merasa keselamatannya terancam karena cara mengemudi sopir yang terasa terlalu ngebut. Berdasarkan besarnya skor, berikut urutan aspek efisiensi Suroboyo Bus trayek UNESA-ITS:

Tabel 13. Hasil Skor Efisiensi Tiap Aspek

Aspek	Skor
Aman	185
Fasilitas	183
Kapasitas	177
Kebersihan	175
Keselamatan	171
Keterjangkauan Harga	163
Lancar	161
Cepat	145

(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Gambar 1 Peta Rute Suroboyo Bus Trayek UNESA-ITS



(Sumber: Data Primer, diolah tahun 2020)

Berdasarkan observasi lapangan, 40% penumpang Surabaya Bus Rute ini bertujuan hanya berkeliling sedangkan 60% lainnya menuju ke bangkitan-bangkitan sepanjang rute ini seperti kampus UNESA dan ITS, taman

bungkul, Grand City, Pakuwon Trade Center (PTC) dan lain sebagainya.

PENUTUP

Simpulan

Suroboyo Bus dimata masyarakat tergolong efisien. Hal ini ditunjukkan dengan skor rata-rata sebesar 170 yang mana masuk ke dalam kategori sangat baik. Faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi masyarakat akan SB adalah kecepatan dan kelancaran yang baik, keamanan serta keselamatan yang sangat baik, kapasitas yang mampu mengakomodir penggunaanya, *cost* yang rendah, dan armada yang nyaman bagi penumpang.

Saran

Pelayanan yang sudah baik sebaiknya dijadikan motivasi bagi penyedia jasa untuk meningkatkan lagi kualitas SB dengan mengikuti perkembangan teknologi. Salah satunya seperti perubahan armada Suroboyo Bus menjadi Bus Listrik sehingga dampak emisi terhadap lingkungan semakin mengecil bahkan menghilang.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R., & Adisasmita, S., A. 2006. Manajemen Transportasi Darat. Graha Ilmu: Jakarta
- Aprisia Esty & Ratnasari, Anita Dwiryanti. 2013. "Analisis Kinerja Pelayanan Bus Rapid Transit (BRT) Koridor II Terboyo-Sisemut (Studi Kasus: Rute Terboyo – Sisemut Kota Semarang)," Jurnal Teknik PWK, vol. 2, no. 3, pp. 756–764,
- Kurniawan, A. K., & Prabawati, I. 2017. Implementasi Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Surabaya. Journal of public Sector Innovations.
- Kustarto, H., & Wibisana, H. (2019). Analisa karakteristik lalu lintas di ruas jalan mayjen sungkono kotamadya surabaya. Kern: Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 3(1).
- Malhotra, Naresh K. 2006. Marketing Research an Applied Orientation. Prestice Hall: United State of America.
- Nasution. 1996. Manajemen Transportasi. Ghalia Indonesia: Jakarta.
- Miro, Fidel. 2012. Pengantar Sistem Transportasi. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Nugroho, D. Adi., & Malkhamah, S. 2018. Manajemen Sistem Transportasi Perkotaan Yogyakarta. e-Jurnal Penelitian Transportasi Darat Vol 20, No. 1, 9-16.
- Oktavianti, D. R., & Lituhayu, D. (2017). Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Semarang (Studi Kasus Perum Damri). Journal of Public Policy and Management Review, 6(3), 1-11.
- P., & Rahdriawan, M. Mahardhini. 2012. "The Quality of Bus Rapid Transit (BRT) Shelter Services of Mangkang- Penggaron Route in CBD Semarang.," Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota, pp. 43-54.
- Puspita. 2018. "Dishub: Suroboyo Bus Bisa Turunkan Angka Kecelakaan", available on: <https://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/18/04/08/p6v5x5428-dishubsuroboyo-bus-bisa-turunkan-angka-kecelakaan> , diakses tanggal 19 November 2020.
- Riawan, W. A. 2018. Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan. Warta Penelitian Perhubungan Vol 30, 119-132.
- Riduwan. 2012. Metode & Teknik Menyusun Proposal Penelitian. Alfabeta: Bandung
- Rifusa, Agus Imam. 2010. Analisis Faktor-faktor Permintaan Transportasi Busway. Bandung: Alfabeta
- Sumadi, 2006, Kemacetan Lalu Lintas pada Ruas Jalan Veteran Kota Brebes, Tesis, Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sugiyono, 2014. Memahami Penelitian Kualitatif. Alfabeta: Bandung
- Wardana, Ruditya Yogi. 2020. PSBB di Kota Surabaya Siap Diberlakukan, Bagaimana dengan Operasional Suroboyo Bus?.(Online), (<https://www.gridoto.com/read/222125083/psbb-di-kota-surabaya-siap-diberlakukan-bagaimana-dengan-operasional-suroboyo-bus>, diakses 17 Juni 2020)