

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi publik merupakan interaksi antara alat kendaraan umum dan populasi penduduk, dimana semakin tinggi tingkat populasi penduduk, maka semakin tinggi pula kebutuhan alat kendaraan sebagai moda transportasi publik. Apabila semakin tinggi kebutuhan transportasi publik bagi masyarakat, tidak diimbangi dengan ketersediaan transportasi publik yang baik, menyebabkan masyarakat enggan menggunakan transportasi publik dan lebih memilih menggunakan alat kendaraan pribadi.

Dampak langsung yang dapat dilihat pada wilayah perkotaan yang kurang tersedia sarana transportasi publik adalah terjadinya kemacetan di beberapa titik kota seperti persimpangan kereta api, lampu merah (*Traffic lights*) dan beberapa tempat fasilitas umum. Hal ini tidak hanya berdampak pada *mobilitas* dan *aksesibilitas* masyarakat, akan tetapi berdampak pula pada kondisi sosial ekonomi dan lingkungan. Surabaya juga merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia, kota yang memiliki potensi dan keunggulan sebagai kota industri dan perdagangan. Tak jarang ditemukan perusahaan-perusahaan besar, pabrik industri dan pasar baik modern atau pun tradisional yang berdiri di Surabaya (Nisa & Qonita, 2023).

Surabaya Bus merupakan salah satu alat transportasi publik Kota Surabaya yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, selama beroperasi sejak tahun 2018 hingga tahun 2024 ini Surabaya Bus telah beberapa kali merubah rute trayek perjalanannya, pada saat ini Surabaya Bus hanya memiliki 1 rute trayek yakni rute Purabaya – Tanjung Perak dengan dilayani oleh 2 jenis bus, Surabaya bus dan Surabaya Bus Tumpuk (SBT) namun SBT tidak melewati Jalan Rajawali hingga Jalan Perak dikarenakan ada Viaduk Pahlawan, ukuran bus SBT lebih tinggi yang berkapasitas lebih banyak dengan 71 penumpang dibandingkan dengan ukuran Surabaya Bus biasa yang berkapasitas 67 penumpang (Syafira & Harianto, 2020).

Besaran tarif Suroboyo Bus yaitu tarif umum sebesar Rp 5.000 dan tarif khusus bagi pelajar dan mahasiswa yaitu sebesar Rp 2.500. Metode pembayaran

Surabaya Bus dapat dilakukan dengan kontribusi sampah dan non tunai sesuai Peraturan Walikota Surabaya No.56 Tahun 2021 tentang Tarif Layanan Bus Surabaya Pada Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Surabaya Bus memiliki berbagai fasilitas seperti kursi yang berbeda warna untuk membedakan kursi bagi penumpang perempuan, ibu hamil, lansia, difabel, dan masyarakat umum. Suroboyo Bus juga memiliki CCTV serta memiliki beberapa fasilitas lain seperti kotak P3K, AC, alat pemadam kebakaran, informasi rute, fasilitas charger handphone, dan alat pemecah kaca (Haniardika et al., 2023).

Jumlah penumpang Suroboyo Bus menurut data Dinas Perhubungan Kota Surabaya rute Purabaya – Tanjung Perak pada tahun 2023 rata-rata mencapai 33.355 penumpang per minggu dan untuk Jumlah armada khusus rute Purabaya - Tanjung Perak sebanyak 20 unit dengan jam operasional 06.00 - 21.00 WIB. Tingginya minat penumpang angkutan umum tersebut, tentunya harus diikuti dengan pemenuhan fasilitas yang menunjang kenyamanan masyarakat, menurut Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surabaya, rute Purabaya – Tanjung Perak merupakan rute perpanjangan dari rute Purabaya – Rajawali yang baru diresmikan pada tanggal 3 Mei 2024 dan Surabaya Bus merupakan transportasi umum kota yang tidak berbasis *BRT (Bus Rapid Transit)* karena tidak memiliki jalur sendiri dan kehadirannya langsung ditengah padatnya lalu lintas Kota Surabaya, maka dari itu menurut penelitian (Aldi et al., 2023) surabaya bus memiliki beberapa permasalahan seperti ketidakteraturan jadwal keberangkatan dan kedatangan Surabaya Bus, sehingga menyebabkan ketidakmampuan penumpang untuk mengatur jadwal mereka sendiri. Waktu tempuh Surabaya Bus tidak bisa diprediksi karena Surabaya Bus tidak memiliki lajur khusus sehingga masih terjebak kemacetan seperti kendaraan pribadi pada umumnya. Pengguna Surabaya Bus seringkali mengalami waktu tunggu sekitar 30 menit bahkan lebih pada saat *crew* bus melakukan penurunan sampah serta membersihkan isi bus.

Berdasarkan permasalahan diatas maka perlu adanya penelitian mengenai Persepsi Masyarakat Terhadap Efektivitas Surabaya Bus Sebagai Moda Transportasi Publik untuk mengetahui tingkat efektivitas dan persepsi masyarakat terhadap Surabaya Bus, apabila ditemukan suatu kekurangan dapat dilakukan

perbaikan sehingga pengguna atau penumpang dapat merasa lebih nyaman dalam menggunakan Surabaya Bus.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan pada latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

- a. Bagaimana tingkat keefektivitasan Surabaya Bus?
- b. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap efektivitas Surabaya Bus sebagai moda transportasi publik?

C. Tujuan Dan Manfaat

Berdasarkan rumusan masalah diatas maka tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini untuk :

- a. Untuk mengetahui tingkat keefektivitasan Surabaya Bus.
- b. Untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap efektivitas Surabaya Bus sebagai moda transportasi public.

Manfaat dalam penelitian ini adalah :

- a. Bagi Pemerintah

Sebagai bahan refrensi dan evaluasi bagi pemerintah untuk membuat kebijakan mengenai standar pelayanan angkutan umum khususnya angkutan bus kota.

- b. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan masyarakat dapat mengetahui perkembangan layanan Surabaya Bus sehingga bisa menambah daya tarik masyarakat untuk bersama-sama memanfaatkan transportasi publik.

- c. Bagi Akademis

Sebagai pengembangan materi perkuliahan pada mata kuliah Perencanaan Transportasi dan Perencanaan Kota.

D. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini mencakup ruang lingkup substansi dan ruang lingkup spasial.

1. Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi dalam penelitian ini meliputi :

- a. Tingkat keefektifan Surabaya Bus berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No 27 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan meliputi : (Prasetya & Murtini, 2016)
 - 1) Kemudahan
 - a) Kemudahan naik/turun kendaraan
 - b) Akses keluar masuk halte
 - c) Sistem pembayaran
 - d) Kemudahan bagi disabilitas, manula, dan ibu hamil
 - 2) Kapasitas operasi
 - a) Kapasitas angkut bus
 - b) Kapasitas tampung halte
 - 3) Frekuensi
 - a) Ketepatan dan kepastian, kedatangan dan keberangkatan bus
 - b) Informasi pelayanan (jadwal kedatangan bus)
 - 4) Waktu tempuh
 - a) Waktu tunggu
 - b) Waktu berhenti di halte
 - 5) Kecepatan operasi
 - a) Kecepatan perjalanan
 - b) Ketersediaan integrasi jaringan trayek pengumpan
- b. Persepsi masyarakat terhadap efektivitas Surabaya Bus sebagai moda transportasi publik menurut Peraturan Menteri Perhubungan No 27 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan yaitu: (Aldi et al., 2023)
 - 1) *Tangible*
 - a) Kemudahan naik/turun kendaraan
 - b) Akses keluar masuk halte
 - c) Kapasitas angkut bus
 - d) Kapasitas tampung halte
 - 2) *Realibility*

- a) Sistem pembayaran

3) *Responsiveness*

- a) Informasi pelayanan (jadwal kedatangan dan keberangkatan bus)

4) *Assurance*

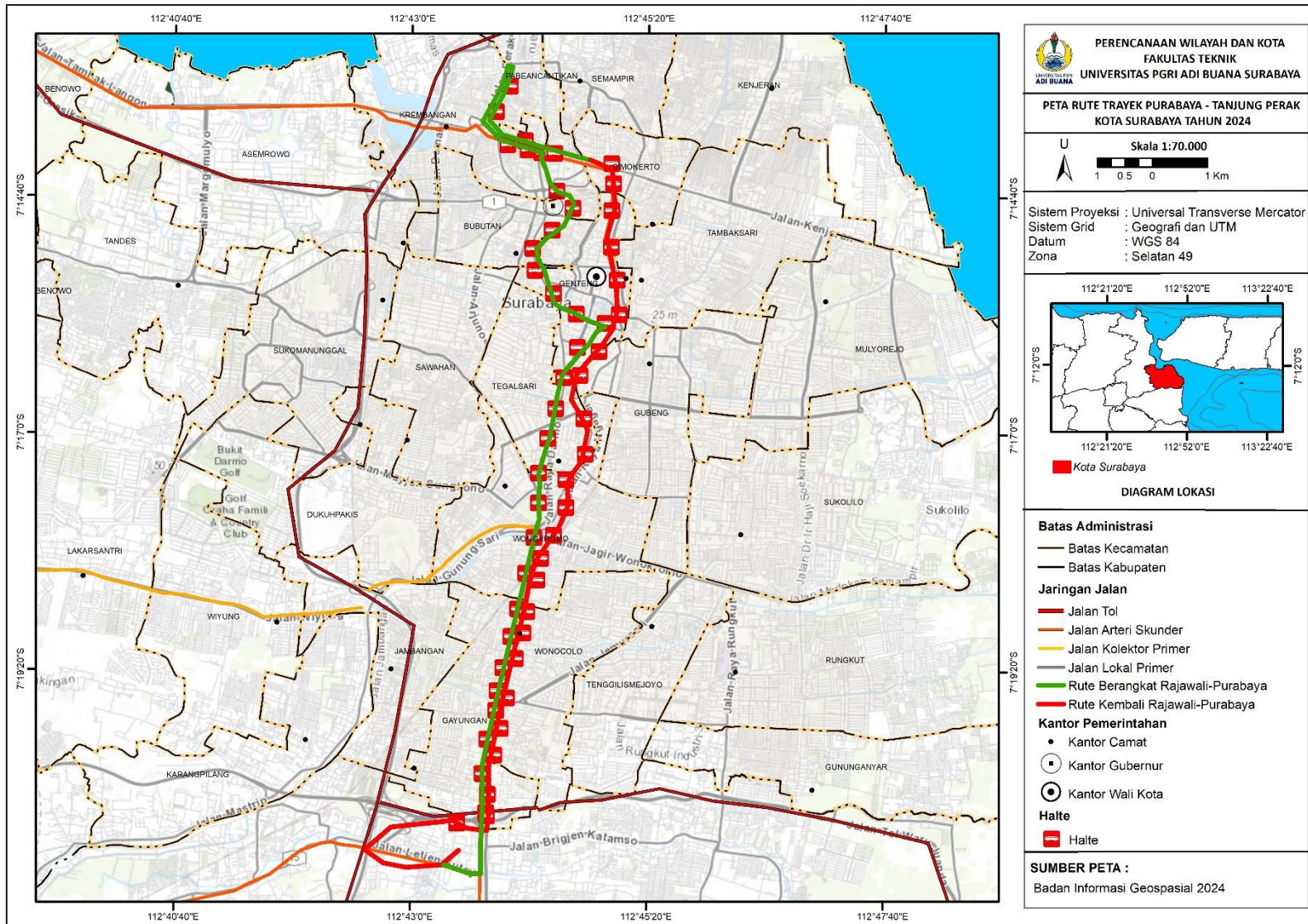
- a) Kemudahan bagi disabilitas, manula, dan ibu hamil
- b) Ketepatan dan kepastian keberangkatan dan kedatangan bus

5) *Emphaty*

- a) Waktu tunggu
- b) Kecepatan perjalanan
- c) Waktu berhenti di halte
- d) Ketersediaan integrasi jaringan trayek pengumpan

2. Ruang Lingkup Spasial

Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini adalah Surabaya Bus Rute Purabaya – Tanjung Perak dengan titik awal keberangkatan di Terminal Purabaya - Dukuh Mananggal - Siwalankerto - Taman Pelangi - RS Bhayangkara - UBHARA - PUSVETMA - Ketintang - Museum BI - RS Darmo - Basra - Kaliasin - Embong Malang - Blauran - Pringadi - Pasar Turi - Masjid Kemayoran - Indrapura - Halte Jalan Rajawali dan titik akhir pemberhentian di Halte Tanjung Perak seperti pada Gambar 1.



Gambar 1. Peta Trayek Surabaya Bus Purabaya-Tanjung Perak