

Implementasi Program Suroboyo Bus Dalam Mengurangi Kemacetan Di Kota Surabaya

Viona Erlanda

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Radjikan Radjikan

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Korespondensi penulis: vionaerlanda23@gmail.com

Abstract. Large cities in Indonesia are not exempt from severe traffic congestion problems. This occurs because people feel more comfortable and dependent on using private motorcycles and cars. Public transportation in Indonesia aims to help reduce congestion, decrease pollution, and save on expenses. This type of research uses the literature study method and employs a qualitative approach because the data generated are in the form of words or descriptions. In the data collection process, researchers combine information that aligns with the topic or issue being studied, which is obtained from research reports, books, and journals. According to the theory of Donald van Metter and Carl van Horn, with six variables consisting of policy size and objectives, resources, characteristics of implementing agents, disposition of implementers, organizational communication and activities, as well as economic, social, and political environment, it can be concluded that the existence of the Suroboyo Bus as one strategy to tackle congestion in Surabaya has not yet been effective. However, there has been an increase in the number of passengers each year. It is hoped that more people will use public transportation to solve congestion issues, and that the government will further innovate the Suroboyo Bus so that people will have more interest in using this public transportation.

Keywords: Policy Implementation, Public Transportation, Suroboyo Bus

Abstrak. Kota besar yang ada di Indonesia tidak luput dari permasalahan kemacetan yang sangat parah. Hal ini terjadi karena masyarakat lebih nyaman dan menjadi ketergantungan dalam penggunaan motor dan mobil pribadi. Transportasi umum di Indonesia memiliki tujuan yaitu untuk membantu dalam mengurangi kemacetan, mengurangi polusi dan pengeluaran menjadi hemat. Jenis penelitian ini menggunakan metode penelitian studi literatur dan menggunakan pendekatan kualitatif karena data yang dihasilkan berupa kata atau deskripsi serta dalam proses pengumpulan data peneliti menggabungkan informasi yang sejalan dengan topik atau permasalahan yang akan diteliti, informasi yang di dapat diperoleh dari laporan penelitian, buku maupun jurnal. teori Donald van Metter dan Carl van Horn dengan enam variabel yang terdiri dari ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik agen pelaksana, disposisi para pelaksana, komunikasi organisasi dan aktivitas pelaksana, serta lingkungan ekonomi, sosial dan politik dapat diambil kesimpulan bahwa adanya Suroboyo bus sebagai salah satu strategi untuk mengatasi kemacetan di Kota Surabaya dapat dikatakan belum efektif. Namun, dari masyarakat terjadi peningkatan terhadap jumlah penumpang disetiap tahunnya. Diharapkan lebih banyak masyarakat yang menggunakan transportasi publik agar kemacetan dapat teratasi dan pemerintah melakukan sebuah inovasi lagi terhadap Suroboyo Bus agar masyarakat memiliki minat untuk menggunakan transportasi publik ini.

Kata kunci: Implementasi Kebijakan, Transportasi Umum, Suroboyo Bus

PENDAHULUAN

Faktanya, setiap kota selalu adanya permasalahan baik di pada lingkungan, sosial, kesehatan, maupun ekonomi. Yang berkaitan pada transportasi seperti kemacetan lalu lintas tidak terkontrol, polusi udara dan minimnya promosi moda transportasi umum yang ramah lingkungan dan berkelanjutan (Arnold et al., 2023). Jika pada permasalahan tersebut tidak terselesaikan secara jelas dan cepat maka terjadilah dampak yang serius bagi masyarakat dan

kota itu sendiri (Malasique et al., 2022). Kota besar yang ada di Indonesia tidak luput dari permasalahan kemacetan yang sangat parah. Hal ini terjadi karena masyarakat lebih nyaman dan menjadi ketergantungan dalam penggunaan motor dan mobil pribadi. Ketergantungan ini membuat kualitas angkutan umum menjadi rendah, penggunaan angkutan umum dikota menjadi menurun (Rakamandi & Winaya, 2022). Dengan ini, sarana dan prasarana dibutuhkan demi kenyamanan dan keamanan dalam berlalu lintas terkhusus kemacetan yaitu berupa transportasi umum.

Transportasi umum di Indonesia memiliki tujuan yaitu untuk membantu dalam mengurangi kemacetan, mengurangi polusi dan pengeluaran menjadi hemat. Pembangunan transportasi di Indonesia ini berpijak terhadap Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS), hal ini demi mewujudkan Indonesia menjadi negara yang sejahtera, aman, adil, dan demokratis. Menurut Rembaen et al. (2018) transportasi yaitu mengarah dalam hal memindahkan dan mengganti benda dari satu tempat ke tempat lainnya dengan tujuan tertentu.

Kebutuhan dasar untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari yaitu dengan menggunakan transportasi. Jika transportasi yang ada berlebihan, hal ini akan menimbulkan masalah khususnya di daerah perkotaan yaitu kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang jumlah kendaraan didaerah itu melebihi volume sehingga yang biasanya kendaraan bergerak lancar menjadi tidak lancar. Faktanya, masyarakat lebih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum. Maka dari itu, angkutan umum memiliki peran penting didaerah perkotaan. Angkutan umum tidak hanya memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya, tetapi kemacetan di jalan daerah perkotaan juga dampak positif dalam penggunaannya. Jika banyak orang yang mengutamakan dalam menggunakan angkutan umum di daerah perkotaan, maka kemacetan berkurang sehingga aktivitas ekonomi orang di kota akan meningkat.

Kota Surabaya terkenal dengan sebutan kota industri yang secara perkembangannya tidak terlepas pada perkembangan ekonomi. Didaerah perkotaan memiliki peningkatan dalam kualitas hidup masyarakat hal ini karena adanya faktor ekonomi yang membuat masyarakat berpindah ke Kota Surabaya sehingga pertumbuhan penduduk menjadi meningkat. Jumlah penduduk di Indonesia bertambah di setiap tahunnya, menurut Badan Pusat Statistik jumlah penduduk di tahun 2021 sebanyak 272.682,5 jiwa, 2022 sebanyak 275.773,8 jiwa dan pada tahun 2023 semakin bertambah yaitu mencapai 278.696,2 jiwa. Tersebar nya penduduk di Indonesia ini tidak merata dan tingkat perkembangan yang berbeda kebanyakan setengah dari manusia tinggal di daerah perkotaan yang berpusat di pulau jawa (Aisyah, 2021).

Tingginya penduduk di Kota Surabaya menjadikan kebutuhan dalam penggunaan transportasi juga meningkat. Jika penggunaan transportasi meningkat, hal ini dapat berdampak pada terganggunya aktivitas warga. Juga menjadi masalah yang harus cepat ditangani oleh pemerintah karena terjadi kemacetan. Kemacetan ini tidak dapat kita hindari jika berada di jalan. Kemacetan terjadi karena luas jalan tidak sebanding dengan transportasi yang ada di jalan itu seperti angkutan umum, angkutan pribadi, truck alat berat berkumpul menjadi satu. Hal ini sama seperti kemacetan yang terjadi di Kota Surabaya.

Adanya transportasi publik adalah keputusan yang bulat dan ini menjadi tanggung jawab pemerintah yang dibuktikan dalam implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek Pasal 53 Ayat 1 “Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di Kawasan Perkotaan.” Hal ini diartikan bahwa pemerintah sudah seharusnya bertanggung jawab akan transportasi bagi masyarakat (Kemenhub RI, 2019). Hal ini merupakan dasar bagi pemerintah untuk menyediakan angkutan publik salah satunya pemerintah Kota Surabaya dalam menyediakan transportasi yang bernama Suroboyo Bus.

Kota Surabaya sedikit demi sedikit telah melakukan perbaikan pada sistem angkutan umum yang harapannya kemacetan lalu lintas dapat berkurang akibat kendaraan pribadi masyarakat. Cara untuk mendorong masyarakat berganti ke transportasi umum yaitu dengan disediakannya angkutan umum. Suroboyo Bus merupakan moda transportasi yang menggambarkan transportasi umum terbaru di Kota Surabaya (Ghaisani, 2020). 07 April 2018 merupakan tanggal peresmian Suroboyo Bus oleh Ibu Tri Rismaharini di halaman depan Gedung Siola. Lebar bus mencapai 2,4 m dan panjang 12 m yang mampu hingga 67 penumpang. Untuk jam operasional mulai pukul 05.30 WIB sampai 21.00 WIB.

Dengan adanya Suroboyo Bus ini, Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Surabaya mengharapkan akan sadarnya masyarakat dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi supaya volume kendaraan pribadi di jalan raya setiap tahunnya tidak meningkat dan diharapkan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya tidak terjadi. Masyarakat menggunakan transportasi umum yang secara sadar maka secara tidak langsung masyarakat mewujudkan dalam penurunan tingkat kemacetan di Kota Surabaya.

Oleh karena itu, peneliti bermaksud dalam melakukan penelitian dengan judul “Implementasi Program Suroboyo Bus Dalam Mengurangi Kemacetan di Kota Surabaya”. Menggunakan teori Van Metter dan Van Horn, peneliti ingin menganalisis lebih dalam

mengenai salah satu tahapan dalam kebijakan publik yaitu tahap implementasi kebijakan. Hal ini dikarenakan karena proses implementasi merupakan proses dimana tujuan kebijakan dilaksanakan.

KAJIAN TEORITIS

1. Kebijakan Publik

Kebijakan menurut Carl J. Friedrich and Friedrich dalam Winarno (2002) merupakan suatu tindakan yang dimulai dari setiap individu, kelompok atau pemerintah di lingkungan tertentu yang dalam membuat suatu kebijakan itu pasti ada hambatan maupun peluang untuk mencapai tujuan bersama. Parsons (2006:15) mengatakan kebijakan diartikan dalam suatu proses hubungan antar negara dengan rakyat yang melakukan sebuah rencana yang berkaitan dengan politik. Menurut Thomas R. Dye dalam Islamy (2009:19) mengemukakan bahwa kebijakan publik adalah suatu tindakan yang dilakukan pemerintah untuk memilih dilakukan atau tidak dilakukan. Supaya negara dapat mencapai tujuannya, maka pemerintah dapat memilih dan mengambil keputusan apakah harus dilakukan atau tidak.

2. Implementasi Kebijakan

Dalam istilah sederhana, implementasi adalah langkah-langkah konkret yang diambil untuk mewujudkan rencana atau keputusan yang telah dirancang dengan matang. Menurut Van Meter & Van Horn (dikutip dari Wahab 2002:65) implementasi adalah proses pelaksanaan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu, pejabat, atau kelompok dalam pemerintahan atau sektor swasta. Tindakan-tindakan tersebut ditujukan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan. Dengan kata lain, implementasi adalah langkah konkret yang diambil untuk menerjemahkan kebijakan menjadi tindakan nyata.

Model implementasi kebijakan publik menurut Van Meter dan Van Horn dalam (Agustino, 2016), terdapat enam variable yang mempengaruhi:

a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika ukuran dan tujuan dari kebijakan memang realistis dengan sosio-kultur yang ada di level pelaksana kebijakan. Ketika ukuran atau tujuan kebijakan terlalu ideal (bahkan terlalu utopis) untuk dilaksanakan di level warga, maka agak sulit merealisasikan kebijakan hingga titik yang dapat dikatakan berhasil.

b. Sumber Daya

Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Tahap-tahap tertentu dari keseluruhan proses implementasi menuntut adanya sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan pekerjaan yang diisyaratkan oleh kebijakan yang telah ditetapkan secara politik. Tetapi diluar sumber daya manusia, sumber daya lain yang perlu diperhitungkan juga ialah sumber daya finansial dan sumber daya waktu.

c. Karakteristik Agen pelaksana

Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat pengimplementasian kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Selain itu, cakupan atau luas wilayah implemmentasi kebijakan perlu juga diperhitungkan, semakin luas cakupan implementasi kebijakan maka semakin besar pula agen yang dilibatkan.

d. Disposisi Pelaksana

Sikap penerimaan atau penolakan dari agen/pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi berhasil atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat mungkin terjadi oleh karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul persoalan dan permasalahan yang mereka rasakan. Tetapi kebijakan yang akan implementor pelaksanaan adalah kebijakan dari atas (top down) yang sangat mungkin para pengambil keputusannya tidak pernah mengetahui kebutuhan, keinginan, atau permasalahan yang warga inginkan.

e. Komunikasi Antar Organisasi dan Aktivitas Pelaksana

Koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya

f. Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik

Hal terakhir yang perlu juga diperhatikan guna menilai kinerja implementasi publik adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang tidak ditetapkan. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi biang keladi dari kegagalan kinerja implementasi kebijakan.

3. Transportasi

Transportasi umum adalah kegiatan mengalihkan manusia atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain menggunakan sarana transportasi umum dengan membayar sejumlah biaya. Transportasi publik melibatkan beberapa pihak, termasuk operator sebagai penyedia layanan, masyarakat sebagai pengguna layanan, dan pemerintah sebagai regulator dan mediator antara operator dan masyarakat (Warpani, 2002).

Tujuan utama transportasi publik adalah menyediakan layanan transportasi yang memadai bagi masyarakat. Kriteria layanan yang memuaskan mencakup aspek-aspek seperti keamanan, kecepatan, keterjangkauan, dan kenyamanan. Selain itu, transportasi umum juga berperan dalam menciptakan peluang kerja. Dalam perspektif mengurangi kemacetan lalu lintas, transportasi umum dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi karena mampu mengangkut lebih banyak penumpang secara massal, sehingga biaya per penumpang dapat diminimalkan sebanyak mungkin (Warpani, 2002).

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini menggunakan metode penelitian studi literatur dan menggunakan pendekatan kualitatif karena data yang dihasilkan berupa kata atau deskripsi serta dalam proses pengumpulan data peneliti menggabungkan informasi yang sejalan dengan topik atau permasalahan yang akan diteliti, informasi yang di dapat diperoleh dari laporan penelitian, buku maupun jurnal.

Menurut Sugiyono (2012) fokus penelitian berfungsi untuk melakukan pembatasan penelitian agar peneliti mudah untuk memilih data yang berkaitan dalam penelitian. Pembatasan ini didasarkan pada seberapa penting tingkat kepentingan terhadap masalah yang dihadapi. Pada fokus penelitian akan dilihat sejauh mana implementasi program Suroboyo Bus dalam mengurangi kemacetan di Kota Surabaya dengan menggunakan teori implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn dalam (Agustino, 2016).

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang dimana peneliti dengan mencari data berasal dari studi literatur dan mempelajari teori yang berkaitan dengan permasalahan yang diambil. Data sekunder menurut Sugiyono (2015) adalah sumber data tidak langsung yang dimana dalam mencari data melalui orang lain atau dokumen, media massa, buku, jurnal dan sumber pendukung lainnya yang berkaitan dengan topik implementasi program Suroboyo Bus dalam mengurangi kemacetan di Kota Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tujuan dari adanya Suroboyo Bus menurut Bapak Sukirno selaku bagian Personalia dan Umum Suroboyo Bus, Dinas Perhubungan Kota Surabaya dalam (Kurniawan & Prabawati, 2018) adalah dapat mengurangi kemacetan di Surabaya, mendorong masyarakat untuk beralih ke transportasi umum, menyediakan transportasi umum yang terjangkau dengan disediakan tempat yang aman dan nyaman. Untuk menjelaskan lebih dalam, disini menggunakan teori Van Metter dan Van Horn dengan enam variabel.

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Program Suroboyo Bus yang diselenggarakan di bawah koordinasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya dilatarbelakangi oleh kurangnya kesadaran masyarakat Surabaya untuk menggunakan transportasi umum. Kondisi angkutan umum yang jauh dari standar kelayakan telah mendorong masyarakat untuk lebih memilih transportasi pribadi, yang pada akhirnya menyebabkan kemacetan di jalan-jalan kota. Untuk mengatasi masalah ini, Dinas Perhubungan Kota Surabaya meluncurkan program Suroboyo Bus, yang bertujuan untuk memberikan alternatif transportasi yang nyaman dan aman bagi warga kota. Keberhasilan program Suroboyo Bus diukur dari respons positif dan antusiasme masyarakat Surabaya. Masyarakat merespons program ini dengan baik karena Suroboyo Bus menawarkan fasilitas yang memadai dan tingkat kenyamanan serta keamanan yang tinggi.

Pelaksanaan Program Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah berjalan dengan baik, tercermin dari respons positif dan antusiasme yang ditunjukkan oleh masyarakat. Tujuan program ini tercapai dengan sukses, dengan sasaran utamanya adalah masyarakat Kota Surabaya. Dinas Perhubungan Surabaya dalam suarasurabaya.net 2024 mencatat bahwa Suroboyo Bus pada tahun 2023 ada 1.729.758 penumpang. Jumlah penumpang ini terjadi peningkatan, jika dibandingkan di tahun 2022 dengan sejumlah 1.611.415 penumpang. Program Suroboyo Bus secara efektif memenuhi kebutuhan dan harapan masyarakat, yang terbukti dari pengalaman positif yang dialami oleh warga Surabaya dalam menggunakan layanan transportasi ini.

2. Sumber Daya

Masalah utama dalam keberhasilan kebijakan adalah ketersediaan sumber daya yang memadai, termasuk tenaga kerja dan fasilitas pendukung. Dalam kasus ini, tenaga kerja mencakup helper dan sopir Suroboyo Bus, sementara fasilitas pendukung meliputi pengelolaan aplikasi GoBis Suroboyo Bus dan armada bus. Meskipun telah ada upaya untuk mengatur sumber daya organisasi, tetapi pelatihan dan kualitas perilaku helper dan sopir Suroboyo Bus masih perlu diperbaiki. Sebagian dari mereka belum sepenuhnya mematuhi Standar

Operasional Prosedur yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya, seperti sikap yang ramah dan sopan serta kurangnya perhatian terhadap etika pelayanan. Hal ini dapat menimbulkan ketidaknyamanan dan ketidakpuasan di antara penumpang.

Sumber daya finansial dari program ini berkaitan dengan penggunaan dana yang dialokasikan untuk pelaksanaan. Menurut Siti Nurlaela S M COM Phd dalam sebuah webinar tentang pengawasan APBD 2023, yang dirangkum oleh Naufal Hilmi F dalam UNAIR News, transportasi umum di wilayah Surabaya mendapatkan perhatian yang cukup besar dari pemerintah. Anggaran untuk transportasi umum pada tahun 2023 mencapai 78 miliar, naik dari sebelumnya hanya 70 miliar. Peningkatan anggaran ini menunjukkan komitmen Pemerintah Kota Surabaya untuk meningkatkan layanan transportasi umum, khususnya Suroboyo Bus dan Wira-Wiri.

3. Karakteristik Agen Pelaksana

Agen pelaksana yang mendukung jalannya Program Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki karakteristik yang penting, termasuk sikap gigih, tanggung jawab, dan jiwa sosial yang tinggi. Kegigihan pelaksana tercermin dalam tekad yang kuat dan kesungguhan dalam menjalankan program ini. Mereka bertanggung jawab dalam melakukan pengawasan dan perawatan pada armada bus untuk memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat. Tingkat keberhasilan suatu program juga sangat bergantung pada tanggung jawab dan peran masing-masing implementor. Setiap pelaksana harus memahami apa yang harus dilakukan dan bagaimana mereka berkontribusi terhadap kesuksesan program yang sedang dijalankan.

Berdasarkan hasil temuan lapangan, semua pihak yang terlibat, baik dari pelaksana maupun masyarakat, telah berjalan dengan baik. Mereka telah menjalankan tugas dan tanggung jawab masing-masing dengan baik, yang didukung oleh antusiasme tinggi dari masyarakat Kota Surabaya terhadap program ini. Hal ini menunjukkan bahwa tujuan dari program Suroboyo Bus dapat tercapai dengan baik berkat kolaborasi yang solid antara pelaksana dan masyarakat.

4. Disposisi Pelaksana

Pada Program Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya, semua pihak yang terlibat memberikan dukungan positif terhadap pelaksanaan program tersebut. Pegawai yang terlibat menunjukkan komitmen untuk memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat dalam hal transportasi. Respon positif ini tercermin dalam bentuk dukungan dan komitmen dari para pelaksana program Suroboyo Bus.

Adanya dukungan dan respons positif dalam mencapai tujuan program dengan baik. Para pelaksana sudah memahami tugas dan fungsi mereka masing-masing, dan mereka telah ditempatkan sesuai dengan kemampuan dan tanggung jawab mereka. Hal ini menunjukkan bahwa kolaborasi yang solid dan pemahaman yang jelas terhadap peran masing-masing pelaksana menjadi kunci kesuksesan pelaksanaan Program Suroboyo Bus.

5. Komunikasi Antar Organisasi dan Aktivitas Pelaksana

Pelaksanaan Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya membutuhkan koordinasi dan komunikasi yang efisien antara pihak-pihak terlibat. Dinas Perhubungan Surabaya telah menciptakan inovasi untuk meningkatkan moda transportasi di kota tersebut. Salah satu langkah inovatif ini adalah melalui kerjasama dengan UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Kota Surabaya dengan memperkenalkan layanan transportasi publik bernama Suroboyo Bus berbasis E-Government, yang didukung oleh aplikasi Golek Bis (GOBIS). Tujuan utama dari langkah ini adalah untuk menyederhanakan layanan transportasi umum bagi masyarakat dan mengajak masyarakat untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Diharapkan, dengan efisiensi yang dicapai melalui Suroboyo Bus, dapat mengurangi jumlah kendaraan bermotor dan mengurangi kemacetan di Kota Surabaya.

Program Suroboyo Bus, yang dicanangkan oleh Pemerintah Kota Surabaya, bertujuan untuk meningkatkan mutu layanan transportasi umum di kota tersebut. Untuk memperkenalkan program ini kepada masyarakat, Humas UPTD Pengelolaan Transportasi Umum memanfaatkan Instagram sebagai salah satu sarana sosialisasi. Dengan menggunakan platform ini, mereka dapat menyampaikan pesan-pesan sosial kepada pengikutnya. Dalam upaya memperkenalkan Suroboyo Bus kepada masyarakat, akun Instagram @suroboyobus digunakan untuk membagikan informasi mengenai jadwal keberangkatan, rute, dan tarif. Selain itu, foto dan video yang menampilkan kenyamanan dan keamanan saat menggunakan layanan Suroboyo Bus juga dibagikan. Dengan menggunakan Instagram sebagai alat sosialisasi, Humas UPTD Pengelolaan Transportasi Umum berhasil menjangkau masyarakat Surabaya dengan lebih efisien. Masyarakat dapat dengan mudah mendapatkan informasi terkait Suroboyo Bus melalui Instagram, sekaligus melihat kondisi bus dan fasilitas yang tersedia.

6. Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik

Lingkungan ekonomi program ini sistem pembayaran Suroboyo Bus tidak dapat dilakukan secara tunai. Dalam pembayaran Suroboyo Bus tersedia beberapa opsi dengan sistem nontunai antara lain, QRIS (GoPay, ShopeePay, DANA, OVO, LinkAja, Dompotku, dan M-Banking), Tap kartu uang elektronik atau e-money (BCA), Penukaran poin Member Gobis dan Voucher KI. Menurut akun Instagram Dishub Surabaya dengan nama Instagram

@dishubsurabaya, tarif Suroboyo Bus seharga Rp 5.000 untuk umum dan Rp 2.500 untuk pelajar atau mahasiswa. Tarif tersebut berlaku selama dua jam perjalanan. Transportasi ini juga melayani secara gratis untuk beberapa golongan penumpang. Hal ini sudah sesuai dengan Peraturan Wali Kota Nomor 22 Tahun 2023 tentang Tarif dan Kontribusi Sampah dalam Penggunaan Layanan Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksanaan Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Berikut beberapa kategori penumpang yang memperoleh layanan tarif gratis yaitu veteran, lansia (minimal 60 tahun), anak di bawah 5 tahun, penyandang disabilitas. Pemberlakuan tarif gratis sudah tidak dapat digunakan oleh pegawai pemkot. Termasuk guru, pegawai kelurahan dan pegawai kecamatan.

Dalam lingkungan sosial, program ini mendapat antusiasme tinggi dari masyarakat untuk menggunakan Suroboyo Bus. Antusiasme ini disebabkan oleh fasilitas yang aman dan nyaman yang dimiliki oleh Suroboyo Bus. Dari sisi lingkungan politik, dukungan dari kepala daerah sangatlah penting. Awalnya, program ini diinisiasi oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan disetujui oleh Pemerintah Kota Surabaya. Metode pembayaran menggunakan sistem teknologi adalah usulan dari Walikota Surabaya, begitu pula dengan desain Suroboyo Bus itu sendiri. Namun, meskipun mendapat dukungan politik, program Suroboyo Bus masih belum memiliki payung hukum yang jelas, sehingga kebijakan tersebut dianggap belum optimal.

Dalam pelaksanaan program Suroboyo Bus, lingkungan ekonomi, sosial, dan politik saling berinteraksi dan mempengaruhi keberhasilannya. Ketiganya harus berjalan seiring dan tanpa hambatan agar program dapat berjalan dengan lancar. Namun, berdasarkan penelitian lapangan, ketiga faktor tersebut tampaknya telah berjalan dengan baik dan tidak mengalami hambatan dalam pelaksanaannya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan pembahasan diatas, bahwa implementasi program Suroboyo bus sudah berjalan dengan baik, meskipun ada beberapa hal yang masih terlihat adanya kendala. Hal ini dilihat berdasarkan teori Donald van Metter dan Carl van Horn dengan enam variabel yang terdiri dari ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik agen pelaksana, disposisi para pelaksana, komunikasi organisasi dan aktivitas pelaksana, serta lingkungan ekonomi, sosial dan politik dapat diambil kesimpulan bahwa adanya Suroboyo bus sebagai salah satu strategi untuk mengatasi kemacetan di Kota Surabaya dapat dikatakan belum efektif. Namun, dari masyarakat terjadi peningkatan terhadap jumlah penumpang disetiap tahunnya.

Diharapkan lebih banyak masyarakat yang menggunakan transportasi publik agar kemacetan dapat teratasi dan pemerintah melakukan sebuah inovasi lagi terhadap Suroboyo Bus agar masyarakat memiliki minat untuk menggunakan transportasi publik ini.

DAFTAR REFERENSI

- Agustino, L. (2016). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik (Edisi Revisi)*. In *Alfa Beta*.
- Aisyah, N. (2021). *Mengapa Persebaran Penduduk Indonesia Tidak Merata? Ini Jawabannya*.
- Arnold, T., Frost, M., Timmis, A., Dale, S., & Ison, S. (2023). Mobility Hubs: Review And Future Research Direction. *Transportation Research Record*, 2677(2), 858–868. <https://doi.org/10.1177/03611981221108977>
- Ghaisani, N. R. (2020). *Adopsi Inovasi Pengguna Suroboyo Bus sebagai Kampanye Diet*. Universitas Airlangga.
- Islamy, I. (2009). *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Analisis*. Gava Media.
- Kemhub RI. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum*. Kementerian Perhubungan.
- Kurniawan, A. A., & Prabawati, I. (2018). Implementasi Suroboyo Bus Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*, 6(9), 1–7.
- Malasique, A. M. P., Rubio, W. R. C., & Rosete, M. A. L. (2022). Analyzing the Implementation of the Public Utility Vehicle Modernization Program (PUVMP) to the Employment of PUV Drivers in the Philippines. *Journal of Industrial Engineering & Management Research*, 3(1), 45–62. <https://doi.org/10.7777/jiemar.v3i1.250>
- Parsons, W. (2006). *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. Edward Elgar.
- Rakamandi, N. B., & Winaya, I. P. P. (2022). Transformation of Public Transport Based on Bus Rapid Transit (BRT) and Implementation of Buy the Service (BTS) Scheme in A Metropolitan City of Sarbagita, Bali. *International Journal of Current Science Research and Review*, 5(7), 2775–2784.
- Rembaen, B. Z., Lumolos, J., & Kumayas, N. (2018). Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kepulauan Talaud Dalam Pengembangan Transportasi Pedesaan Dipulau Kabaruan (Studi Dikantor Perhubungan Kabupaten Kepulauan Talaud). *Jurnal Eksekutif*, 1(1), 1–11.
- Sugiyono. (2012). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Alfabeta.
- Warpani, S. P. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Penerbit ITB.
- Winarno, B. (2002). *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Media Pressindo.