

Rasionalitas Pengambilan Keputusan Feeder Dan Surabaya Bus Terhadap Nasib Sopir Angkutan Umum Konvensional Menurut Teori Rasionalitas Max Weber

Dzugharieb Cheyna Fillah

Universitas Negeri Surabaya

Email: dzugharieb.22063@mhs.unesa.ac.id

Aisa Tria Sabela

Universitas Negeri Surabaya

Email: aisa.22071@mhs.unesa.ac.id

Revienda Anita Fitri

Universitas Negeri Surabaya

Email: reviendafitrie@unesa.ac.id

Abstract: *The city of Surabaya with a population that has high mobility certainly requires transportation to support population activities. As a city with a high population, the city of Surabaya certainly faces various problems in public transportation services, one of which is congestion. To overcome this problem, the Surabaya City Government launched the Suroboyo bus and Wira Wiri fleets as alternative public transportation to overcome vehicle density in the city of Surabaya. However, the existence of Suroboyo Bus and Wira Wiri Suroboyo as public transportation that covers almost the entire area of Surabaya City, leaves questions about what will happen to drivers of conventional public transportation such as angkot or lyn which have previously been the choice of public transportation for the people of Surabaya City. It cannot be denied that the existence of Suroboyo Bus and Wira Wiri Suroboyo has caused a decrease in demand for conventional public transportation passengers. The aim of this research is to describe the rationality of Surabaya Bus and Wira Wiri decision making regarding conventional public transportation according to Max Weber's theory of rationality. This research uses a qualitative method with a descriptive approach. In research using literature or literature studies, the results can be obtained that Surabaya Bus and Wira Wiri's decision making regarding conventional public transportation does not fully fulfill the forms of rationality proposed by Max Weber.*

Keywords: *Decision making, Rationality, Surabaya Bus, Conventional public transportation*

Abstrak : Kota Surabaya dengan penduduk yang memiliki mobilitas yang tinggi tentu memerlukan transportasi sebagai penunjang aktivitas penduduk. Sebagai salah satu kota yang memiliki jumlah penduduk tinggi, Kota Surabaya tentu menghadapi berbagai masalah dalam pelayanan transportasi publik, salah satunya adalah kemacetan. Untuk mengatasi masalah ini Pemerintah Kota Surabaya meluncurkan armada Suroboyo bus dan Wira Wiri sebagai transportasi umum alternatif untuk mengatasi kepadatan kendaraan di kota Surabaya. Namun, adanya Suroboyo Bus dan Wira Wiri Suroboyo sebagai transportasi umum yang hampir menyisir seluruh wilayah Kota Surabaya, menyisakan pertanyaan mengenai bagaimana nasib para sopir angkutan umum konvensional seperti angkot atau lyn yang sudah terlebih dulu menjadi pilihan transportasi umum bagi masyarakat Kota Surabaya. Adanya Suroboyo Bus dan Wira Wiri Suroboyo tidak bisa dipungkiri bahwa menyebabkan adanya penurunan demand penumpang angkutan umum konvensional. Tujuan penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan rasionalitas pengambilan keputusan Surabaya Bus dan Wira wiri terhadap angkutan umum konvensional menurut teori rasionalitas Max Weber. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Dalam penelitian dengan menggunakan studi literatur atau kepustakaan ini dapat diperoleh hasil bahwa pengambilan keputusan Surabaya Bus dan Wira wiri terhadap angkutan umum konvensional, belum sepenuhnya memenuhi bentuk-bentuk rasionalitas yang dikemukakan oleh Max Weber.

Kata Kunci : Pengambilan keputusan, Rasionalitas, Surabaya Bus, Angkutan umum konvensional

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu kegiatan untuk melakukan perpindahan manusia atau barang dari sebuah tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan alat bantu yaitu sebuah kendaraan yang digerakan oleh manusia atau mesin. Kepadatan penduduk merupakan salah satu aspek yang mempengaruhi kemampuan transportasi untuk mampu memberikan pelayanan terhadap masyarakat. Surabaya merupakan salah satu kota besar yang dimana pasti menghadapi sejumlah permasalahan terkait dengan pelayanan Transportasi publik. Kemacetan menjadi salah satu permasalahan utama dalam perjalanan kebijakan transportasi publik di Kota Surabaya. Peranan transportasi publik menjadi hal yang krusial dalam mobilisasi penduduk Kota Surabaya. Penduduk Kota Surabaya pada tahun 2024 kini diperkirakan mencapai 3.088.748 Jiwa, angka ini tidak sebanding dengan luas Kota Surabaya 350,5 km² (Worldpopulationreview, 2024). Artinya tiap 1 km² dihuni 8.812 Jiwa, berdasarkan angka ini, Kota Surabaya sudah bisa dibilang kota terpadat di Indonesia. Sehingga transportasi publik menjadi pilihan untuk menghindari kemacetan akibat kepadatan pengguna jalan yang sering terjadi di banyak titik Kota Surabaya.

Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya memberikan berbagai pengambilan keputusan kebijakan untuk mengatasi masalah ini, salah satunya adalah Suroboyo Bus yang diresmikan pada tahun 2018 oleh Wali Kota Surabaya, Ibu Tri Rismaharini (Advertorial, 2018). Suroboyo Bus saat ini memiliki 3 rute, dimana semua rute ini hanya melewati dan memiliki pemberhentian di sekitaran jalan kolektor primer atau jalan utama di Kota Surabaya, sehingga masyarakat harus menuju ke stasiun terdekat dari jalan utama karena Suroboyo bus belum menyalir di daerah jalan kolektor sekunder atau jalan penghubung antar wilayah yang memiliki skala ukuran lebih kecil. Untuk mengatasi hal ini, Pemerintah Dinas Perhubungan Surabaya kembali melakukan pengambilan keputusan pada Maret 2023 dengan meluncurkan angkutan feeder dengan nama Wira Wiri Suroboyo. Wira Wiri Suroboyo hadir sebagai transportasi yang mempermudah akses masyarakat untuk menuju lokasi tertentu di berbagai titik Kota Surabaya yang tidak bisa diakses oleh Suroboyo Bus. Hal ini merupakan wujud pengkoneksian transportasi umum dengan daerah wilayah-wilayah yang ada di Kota Surabaya.

Kebijakan Suroboyo Bus merupakan bentuk intervensi pemerintah yang dilaksanakan untuk kepentingan masyarakat dalam menyelesaikan permasalahan di bidang transportasi (Puspita, 2020). Berdasarkan berbagai temuan di lapangan, fokus pengadaan Suroboyo Bus secara preskriptif merupakan sebagai upaya Pemerintah Kota Surabaya untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya. Bus Suroboyo dan Wira Wiri

Suroboyo bisa diakses dengan mudah dan harga yang murah, hal ini tentu bisa menjadi pilihan masyarakat untuk menghindari kemacetan di jalanan Kota Surabaya.

Namun, adanya Suroboyo Bus dan Wira Wiri sebagai transportasi umum yang hampir menyisir seluruh wilayah Kota Surabaya, menyisakan pertanyaan mengenai bagaimana nasib para sopir angkutan umum konvensional seperti angkot atau lyn yang sudah terlebih dulu menjadi pilihan transportasi umum bagi masyarakat Kota Surabaya. Angkutan kota merupakan kendaraan pengangkut dari suatu wilayah ketempat lain dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang yang umumnya merupakan angkutan massal atau mass rapid transit yang mampu mengangkut pengguna jasa dalam jumlah yang cukup banyak untuk satu kali jangka perjalanan (Setijowarno & Frazila, 2001). Angkot atau Lyn biasanya dimiliki oleh perusahaan swasta atau milik pribadi dan dapat mudah diakses masyarakat di Kota Surabaya. Angkot dan Lyn sebagai angkutan umum juga bisa dijadikan pilihan sebagai salah satu solusi sebagai penyelesaian kemacetan di Suroboyo, akan tetapi kalah bersaing dengan Transportasi umum yang lebih modern. Adanya Suroboyo Bus dan Wira Wiri tidak bisa dipungkiri bahwa menyebabkan adanya penurunan demand penumpang angkutan umum konvensional. Berdasarkan analisis yang digambarkan diatas penulis merasa pentingnya untuk meneliti lebih lanjut dengan judul penelitian “Rasionalitas Pengambilan Keputusan Feeder Dan Surabaya Bus Terhadap Nasib Sopir Angkutan Umum Konvensional Menurut Teori Rasionalitas Max Weber” di mana kajian di fokuskan pada sejauh mana pengaruh dan dampak pengambilan keputusan keberadaan Suroboyo Bus dan Wira-Wiri terhadap nasib supir transportasi lainnya.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan deskriptif. Penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah sosial (Creswell, 2016). Penggunaan metode kualitatif pada penelitian “evaluasi pengambilan keputusan Suroboyo Bus dan Wira Wiri terhadap nasib sopir angkutan umum konvensional” dapat membantu menganalisis akar permasalahan serta pemecahan masalah dari kebijakan pengadaan Suroboyo Bus dan Wira-Wiri.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data pada penelitian ini menggunakan studi literatur. studi literatur merupakan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan mengumpulkan sejumlah buku buku, majalah yang berkaitan dengan masalah dan tujuan penelitian (Danial & Wasriah,

2009). Adapun sumber data pada penelitian ini merupakan data sekunder. Menurut (Sugiyono, 2018) data sekunder yaitu sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data, misalnya lewat orang lain atau lewat dokumen. Dalam penelitian ini, data diambil dari beberapa laman portal berita, jurnal, dan skripsi.

Teknik Analisis Data

Teknik analisis dalam penelitian ini adalah teknik analisis data kualitatif deskriptif. Penelitian kualitatif bertujuan untuk lebih memahami fenomena dalam objek penelitian. Penelitian ini juga ingin memberikan gambaran secara jelas terkait fenomena yang menjadi objek. Penelitian kualitatif deskriptif ini merupakan bentuk analisis yang fokus pada deskripsi atau penjelasan atas data yang diperoleh, tanpa menggunakan angka atau statistik untuk meringkas atau menyimpulkan temuan.

Analisis dari delapan jurnal dan sumber lainnya ini memberikan satu garis besar pemahaman bahwa transportasi massal memang perlu ditingkatkan agar dapat menjadi opsi publik dalam mobilisasi di jalan Kota Surabaya. Namun tentu saja prinsip pembangunan berkelanjutan juga tidak boleh diabaikan, dalam kasus ini prinsip pembangunan sektor transportasi publik perlu memperhatikan transportasi publik konvensional atau lyn. Maka dari itu, kolaborasi antara pemerintah, sektor swasta, serta masyarakat perlu ditingkatkan sebagai bagian dari kerjasama dalam pembangunan berkelanjutan layanan transportasi publik (Lawalata, 2013).

Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah konsep teori rasionalitas Max Weber. Konsep rasionalitas Max Weber dibagi dalam 4 bentuk, yaitu rasionalitas instrumental, rasionalitas tujuan, tindakan tradisional, dan tindakan afeksi (Wirawan, 2012). Rasionalitas Weber memainkan peran penting dalam membahas perkembangan sosial, birokrasi, agama, dan dinamika kekuasaan dalam masyarakat modern. Weber juga melihat jika individu memiliki tahapan ideal dalam melakukan tindakan sosialnya (Callahan, 2007).

PEMBAHASAN

Pembangunan berkelanjutan pada sektor transportasi publik perlu dilakukan secara terus menerus, perlu adanya perhatian khusus pada pembaruan inovasi dan kebijakan terkait program transportasi publik. Program transportasi publik menjadi upaya pemerintah dalam mengurangi kemacetan yang disebabkan masih banyak orang yang mengendarai transportasi pribadi, seperti motor dan mobil. Hal inilah yang sampai sekarang di Kota Surabaya belum juga terselesaikan.

Total keseluruhan kendaraan pada tahun 2018-2020 di Jawa Timur, Kota Surabaya merupakan kota yang menyumbang 10,91% dari total keseluruhan kendaraan (Widyastuti, 2023).

Tabel 1.

Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Kendaraan Khusus	TOTAL
2018	469.276	3.620	142.771	2.342.887	186	2.958.740
2019	495.596	3.888	149.670	2.517.449	196	3.166.799
2020	503.066	3.965	153.102	2.599.332	196	3.259.661

Sumber : BPS Jawa Timur

Pada tahun 2018, Dinas Perhubungan Kota Surabaya berinovasi menghadirkan transportasi Suroboyo Bus. Lima tahun kemudian, tepatnya pada bulan Maret, Pemerintah Kota Surabaya meluncurkan angkutan feeder “Wira Wiri” yang bertujuan memberikan layanan transportasi warga Surabaya menuju titik lokasi yang tidak dapat dijangkau oleh Suroboyo Bus. Baik pelayanan Suroboyo Bus dan Wira-Wiri ini memberikan tarif yang cukup terjangkau bagi para penumpangnya, apalagi fasilitas yang diberikan untuk penumpang dirasa cukup nyaman.

Tabel 2. Data Statistik Jumlah Unit dan Penumpang Suroboyo Bus

NO	URAIAN	TAHUN		
		2018	2019	2020
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	UNIT	10	20	20
2	PENUMPANG	513.142	1.123.177	823.130

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Suroboyo Bus dikelola langsung oleh dinas perhubungan Kota Surabaya, serta pengawasan dari Pemerintah Kota Surabaya. Pada saat awal kemunculan, Suroboyo Bus hanya memiliki tiga rute yang siap melayani warga Kota Surabaya untuk mobilitas. 3 rute ini sudah mencakup jalan-jalan besar di Kota Surabaya, dengan demikian Suroboyo Bus menjadi salah satu pilihan transportasi publik dalam mengatasi mobilitas di Kota Surabaya.

Bukti Suroboyo Bus telah menjadi pilihan transportasi publik bagi warga Kota Surabaya adalah jumlah penumpang Suroboyo Bus yang mengalami peningkatan. Berdasarkan tabel 1.3, Penumpang Suroboyo Bus mengalami peningkatan sejak awal diluncurkan yaitu pada tahun 2018-2019. Namun sayangnya, tahun 2020-2021 jumlah penumpang Suroboyo Bus mengalami penurunan dibanding tahun sebelumnya. Hal ini dikarenakan pada tahun 2020 terjadi pandemi covid di Indonesia yang mengharuskan tetap di rumah dan mengurangi

kegiatan di luar rumah. Menginjak tahun 2021, jumlah penumpang Suroboyo Bus mengalami peningkatan dibanding tahun sebelumnya, jumlah ini terus meningkat hingga tahun 2022.

Tabel 3

Tahun	Jumlah Penumpang Suroboyo Bus
2018	513.142
2019	1.123.177
2020	823.130
2021	926.971
2022	1.611.415
Total	4.997.835

Sumber; Dinas Perhubungan Kota Surabaya, (2023)

Transportasi publik selanjutnya yang dimiliki Pemerintah Kota Surabaya, yaitu feeder “Wira Wiri”. Program Wira Wiri Suroboyo ini diresmikan pada 2 Maret 2023 oleh Wali Kota Surabaya. Berbeda dengan Suroboyo Bus, Wira Wiri ini memiliki 7 rute dengan total 52 unit kendaraan. Kendaraan ini meliputi 14 unit Hiace dengan kapasitas 14 penumpang per unit dan 38 unit GranMax dengan kapasitas 10 penumpang per unit (Hamida & Kurniawan, 2023). Jumlah penumpang Wira Wiri pada Bulan Maret dimana awal program ini diimplementasikan, total penumpang Wira Wiri Suroboyo mencapai 38.584 penumpang (Hamida A. d., 2023)

Hubungan program Wira-Wiri dengan program Suroboyo Bus adalah Wira Wiri sudah terintegrasi dengan Suroboyo Bus. Integrasi ini memungkinkan penumpang untuk berpindah moda dengan mudah. Selain itu, untuk pembayaran tiket sudah terintegrasi dan dikelola oleh instansi yang sama yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya (surabaya.go.id, 2023). Pada penelitian ini, akan mengkaji kebijakan wira-wiri dan surabaya bus melalui teori rasionalitas Max Weber, yakni rasionalitas instrumental, rasionalitas afektif, rasionalitas tujuan, dan rasionalitas tradisional.

Rasionalitas Instrumental

Rasional Instrumental merupakan suatu tindakan yang berorientasi pada sebuah nilai dan tujuan yang rasional. Bilamana ada individu yang bertindak rasional, maka tindakannya pun dapat dipahami (Weber, 1947). Rasionalitas Instrumental adalah suatu tindakan yang diambil atas dasar keinginan untuk mencapai suatu tujuan dan berdasar pada ketersediaan alat (Syah & Mboka, 2020).

Pengambilan keputusan yang berdasarkan rasional instrumental menjadi pilihan Pemerintah Kota Surabaya. Berdasarkan definisi rasionalitas instrumental, Pemerintah Kota Surabaya ingin ada layanan transportasi publik yang nyaman dan murah. Jaringan trayek yang memudahkan juga menjadi alasan yang rasional dalam pengambilan kebijakan. Pengambilan

pemerintah kali ini banyak yang menilai adalah hal yang efektif, namun tidak bagi beberapa orang, yaitu sopir angkutan konvensional.

Fokus penelitian ini yaitu dampak keputusan feeder Wira Wiri dan Suroboyo Bus terhadap nasib angkutan umum konvensional. Dampak dari pengambilan keputusan dalam program pengadaan Suroboyo Bus dan Wira Wiri perlu menjadi kajian bersama. Dalam konteks layanan transportasi publik, Pemerintah Kota harus memperhatikan juga nasib dari sopir angkutan konvensional atau biasa disebut lyn yang terkena dampak dari program Suroboyo Bus dan Wira Wiri.

Pada tahun 2023, hanya tersisa 202 unit angkot dari total keseluruhan yaitu 508 unit di seluruh Surabaya. Sisanya sudah tidak beroperasi lagi dan ada juga yang diubah menjadi kendaraan pribadi (Sepka, 2023). Dengan demikian, sudah menunjukkan bahwa angkutan konvensional sedang mengalami tekanan besar dan mempunyai tantangan perubahan transportasi publik modern. Situasi ini sangat tidak membuat nyaman para sopir angkutan yang benar-benar menggantungkan nasib keluarga pada pekerjaan ini.

Dari keputusan Pemerintah Kota dalam program Suroboyo Bus dan Wira Wiri memang sedikit banyak juga menguntungkan sopir angkutan. Pemerintah Kota dalam program Suroboyo Bus dan Wira Wiri sering merekrut sopir yang berasal dari sopir angkot konvensional. Namun, hal ini dirasa tidak mencakup semua sopir angkutan konvensional, karena kebutuhan sopir Suroboyo Bus dan Wira Wiri juga menyesuaikan jumlah unit keseluruhan. Selain itu, dalam tahapan seleksi, ada persyaratan yang tidak menguntungkan sopir angkutan yang sudah menginjak usia senja. Sehingga kebijakan ini juga tidak menyelesaikan permasalahan nasib sopir angkutan konvensional di Kota Surabaya secara keseluruhan.

Rasionalitas Afektif

Rasionalitas afektif artinya melibatkan tindakang yang dipengaruhi oleh emosi atau perasaan. Weber menyadari bahwa sebuah tindakan pasti dipengaruhi oleh emosi dan perasaan. Tindakan ini merupakan tipe rasional yang sangat berujung pada relasi, emosi, dan perasaan yang mendalam, sehingga ditemukan ada hubungan khusus yang tidak dapat diterangkan. Tindakan ini menyadarkan pada suatu pertimbangan manusia ketika menanggapi eksternalnya dan menanggapi orang-orang lain disekitarnya untuk memenuhi kebutuhan (Prahesti, 2021)

Pengambilan kebijakan Pemerintah Kota Surabaya masih dirasa belum memenuhi bentuk rasionalitas afektif, karena dalam hal ini masih banyak permasalahan-permasalahan yang menyangkut perasaan nasib seorang sopir angkutan konvensional. Nasib sopir angkot konvensional di Kota Surabaya begitu memprihatinkan, mulai dari penghasilan yang diterima cukup minim sekali. Beberapa supir angkot ingin adanya perhatian dari Pemerintah Kota

terhadap nasib para sopir angkutan konvensional ini. Perlu adanya kerjasama antara Pemerintah Kota dengan para sopir angkot konvensional ini. Beberapa sopir rela jika nantinya angkutan umum konvensional ini dihapuskan, namun dengan catatan angkutan umum mereka dibeli dengan harga yang pas oleh Pemerintah Kota Surabaya (sapanusaadmin, 2023).

Pemerintah Kota Surabaya tidak mempunyai solusi untuk peremajaan angkutan kota ini secara sistematis, sehingga para sopir angkutan umum konvensional ini merasa tidak benar-benar diberdayakan. Peremajaan angkutan umum konvensional ini bisa dengan pengelolaan lalu lintas yang terpadu antar transportasi publik hingga bantuan dana untuk operasional angkutan konvensional. Artinya harus ada pengkoordinasian antara moda transportasi publik milik pemerintah dan angkutan-angkutan umum konvensional, sehingga tercipta sistem layanan dan ekosistem transportasi publik yang terpadu dan mendukung keberadaan angkutan umum konvensional.

Rasionalitas Tujuan

(Hastie & Dawes, 2010) berpendapat bahwa sebuah tindakan dapat disebut rasional apabila tindakan tersebut dilandasi oleh pertimbangan yang menyeluruh terhadap seluruh alternatif tindakan lain yang ada. Dengan kata lain, pelaku tindakan sudah mempertimbangkan seluruh kemungkinan yang ada. Kemudian, pemilihan alternatif tindakan tersebut dilakukan berdasarkan pertimbangan terhadap konsekuensi atau hasil yang mungkin menyertai setiap keputusan yang dijalankan. Menurut Weber, Rasionalitas tujuan dalam suatu tindakan pengambilan keputusan cenderung membuat seseorang atau lembaga hanya berorientasi pada tujuan, bagaimana cara mencapai tujuan dan, akibat-akibatnya. Dalam rasionalitas ini cenderung mengabaikan nilai yang ada sehingga tujuan yang tercapai masih menyisakan masalah dalam lingkup nilai yang ada dalam masyarakat.

Pada pengambilan keputusan yang dilakukan Pemerintah Kota Surabaya dalam mengatasi kemacetan di Surabaya dengan pengadaan transportasi umum Suroboyo Bus dan Wira Wiri, jika dilihat dengan menggunakan teori rasionalitas tujuan, keputusan yang diambil pemerintah bisa dibilang belum berhasil. Melalui data yang diperoleh dari portal berita TEMPO, menurut perusahaan analisis transportasi INRIX pada tahun 2022, Kota Surabaya masih menduduki peringkat pertama Kota termacet di Surabaya, walaupun Suroboyo Bus sudah diluncurkan sejak tahun 2018 (Javier, 2022). Kendala seperti belum ada jalur khusus, malah membuat memperparah kemacetan di Surabaya dengan adanya armada baru Suroboyo Bus, apalagi sebelumnya Surabaya juga sudah penuh dengan angkutan umum seperti angkutan kota dan lyn.

Bus Suroboyo yang menyaingi angkutan konvensional seperti Angkutan Kota dan lyn, membuat para sopir angkutan umum menjadi kekurangan penumpang, sehingga pada akhirnya angkutan umum konvensional hanya menjadi beban di jalanan. Dimana angkutan umum konvensional hanya memenuhi bahu jalan menunggu penumpang yang justru menyebabkan kemacetan, sedangkan Bus Suroboyo juga belum memiliki jalur khusus sehingga semua kendaraan bermotor tumpah di satu jalan yang membuat kemacetan semakin parah. Adanya Suroboyo Bus juga belum bisa menarik masyarakat menggunakan angkutan umum, melihat Suroboyo Bus yang juga melewati jalur yang sama dengan kendaraan pribadi yang membuat masyarakat masih memilih menggunakan kendaraan pribadi karena dirasa lebih cepat. Belum lagi posisi angkutan umum konvensional seperti angkutan kota atau lyn menjadi kurang diperhatikan, padahal angkutan konvensional juga merupakan angkutan umum yang seharusnya bisa membantu mengurangi kemacetan justru ikut menambah beban kemacetan serta permasalahan baru yaitu terkait kesejahteraan pengemudi angkutan umum yang pendapatannya menurun karena adanya Suroboyo Bus.

Rasionalitas Tradisional

Rasionalitas tradisional merupakan salah satu tindakan yang digolongkan non-rasional oleh Weber. Rasionalitas tradisional ini adalah tindakan yang berdasarkan pada kebiasaan dan budaya masyarakat yang cenderung dilakukan secara tidak sadar sebagai tindakan yang terkadang bersifat non-rasional (Rosari, 2023). Hal ini akan lebih tampak jelas ketika seseorang ditanya kenapa melakukan tindakan tersebut dan secara sadar menjawab bahwa ia selalu bertindak seperti itu karena kebiasaannya.

Dalam kasus pengambilan keputusan yang dilakukan Pemerintah Kota Surabaya dengan peluncuran armada Suroboyo Bus dan Wira Wiri kurang memperhatikan aspek rasionalitas tradisional, utamanya untuk sopir angkutan umum konvensional. Sebelum adanya Suroboyo Bus dan Wira Wiri, angkutan umum konvensional seperti angkot dan lyn sudah lebih dulu hadir, para sopir angkutan tersebut umumnya mencari penumpang dengan cara 'mangkal' atau juga populer disebut dengan 'ngetem'. Mangkal atau memangkal menurut KBBI merupakan kegiatan mengambil tempat untuk menunggu penumpang, biasanya kegiatan ini dilakukan di bahu jalan dan secara tidak sadar kegiatan ini menjadi budaya dan hampir seluruh sopir angkot dan lyn menggunakan metode ini untuk mencari penumpang mereka.

Adanya Suroboyo Bus dan Wira Wiri tentu saja mempengaruhi aspek kebiasaan ini, akibat dari pengambilan keputusan tersebut akhirnya mengurangi pendapatan para sopir yang terbiasa mangkal di bahu jalan. Mereka kesulitan mencari penumpang akibat Suroboyo Bus yang menyisir hampir di seluruh jalanan besar Kota Surabaya. Pada akhirnya karena kesulitan

mendapatkan penumpang, jangka waktu tunggu mereka saat mangkal di bahu jalan menjadi lebih panjang, yang pada akhirnya menimbulkan masalah baru yaitu kemacetan. Apalagi Suroboyo Bus dan Wira Wiri tidak memiliki jalur khusus. Sehingga pengambilan keputusan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya dirasa kurang mempertimbangkan rasionalitas tradisional karena tidak memikirkan kebiasaan angkutan umum konvensional sebagai kompetitor terdahulu di bidang transportasi umum.

KESIMPULAN

Program Wira Wiri dan Suroboyo Bus merupakan program dari Pemerintah Kota Surabaya untuk mengurangi kemacetan. Meskipun demikian, program ini dirasa belum sepenuhnya berhasil mengatasi masalah transportasi di Kota Surabaya. Dampak terhadap angkutan konvensional masih belum dapat terselesaikan dengan baik, sehingga menyebabkan para pekerja sopir angkut tersebut merasa terpinggirkan dan pendapatannya menurun. Pengambilan keputusan dalam pengadaan program Wira Wiri dan Suroboyo Bus, juga belum sepenuhnya memenuhi bentuk-bentuk rasionalitas. Sehingga perlu adanya evaluasi yang lebih mendalam oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam keberlanjutan program ini, mulai dari memperhatikan kesejahteraan para pekerja sopir angkot hingga mempertimbangkan aspek budaya atau kebiasaan masyarakat Kota Surabaya agar kedepannya Pemerintah Kota Surabaya dapat mengambil langkah kebijakan yang dapat mencapai tujuan transportasi publik yang lebih baik dan adil bagi para sopir angkot Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Advertorial. (2018). Risma Perkenalkan Bus Suroboyo yang Ongkosnya Dibayar Pakai Sampah. Jakarta: detikNews. Dipetik Maret 28, 2024, dari <https://news.detik.com/adv-nhl-detikcom/d-3990263/risma-perkenalkan-bus-suroboyo-yang-ongkosnya-dibayar-pakai-sampah>
- Barros, G. (2010). Herbert A. Simon and The Concept of Rationality: Boundaries and Procedures. *Brazilian Journal of Political Economy*, 455-472. Dipetik Maret 29, 2024
- Callahan, G. (2007). Reconciling Weber and mises on understanding human action. *American Journal of Economics and Sociology*, 889–899. Dipetik Maret 29, 2024
- Creswell, J. (2016). *Research Design : Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Yogyakarta: Pustaka Belajar. Dipetik March 26, 2024
- Danial, & Wasriah. (2009). *Metode Penulisan Karya Ilmiah*. Bandung: Laboratorium PKn Universitas Pendidikan Nasional. Dipetik March 26, 2024

- Hamida, A. d. (2023). Implementasi program wira-wiri Suroboyo di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*, 2663-2674. Dipetik Maret 27, 2024, dari <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/publika/article/view/56795/44606>
- Hamida, A., & Kurniawan, B. (2023). IMPLEMENTASI PROGRAM WIRA WIRI SUROBOYO DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA. *Publika*, 2663-2674. Dipetik March 26, 2024, dari <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/publika/article/view/56795/44606>
- Hastie, R., & Dawes, R. M. (2010). *Rational choice in an uncertain world: The psychology of judgment and decision making*. Washington DC: Sage Publications.
- Javier, F. (2022). INRIX: Surabaya Kota Termacet di Indonesia pada 2021. Jakarta: Tempo.co. Dipetik April 1, 2024, dari <https://data.tempo.co/data/1315/inrix-surabaya-kota-termacet-di-indonesia-pada-2021>
- Lawalata, G. M. (2013). Prinsip-Prinsip Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Transportasi*, 115-124. Dipetik March 26, 2024
- Nurdiana, A. D. (2023). Efektivitas Suroboyo Bus dalam Mengatasi Kemacetan Kota Surabaya. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (JISIP)*, 12 No. 3, 355-363. Dipetik April 1, 2024
- Prahesti, V. D. (2021). ANALISIS TINDAKAN SOSIAL MAX WEBER DALAM KEBIASAAN MEMBACA ASMAUL HUSNA PESERTA DIDIK MI/SD. *Jurnal Studi Islam*, 137-152. Dipetik Maret 29, 2024, dari <file:///C:/Users/kepil%20oi%20oi/Downloads/123-Article%20Text-672-1-10-20211231.pdf>
- Puspita, N. (2020). Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya. *Jurnal UINSA*, 1-8. Dipetik Maret 28, 2024, dari [file:///C:/Users/kepil%20oi%20oi/Downloads/6643-Article%20Text-20521-1-10-20230420%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/kepil%20oi%20oi/Downloads/6643-Article%20Text-20521-1-10-20230420%20(2).pdf)
- Rosari, N. A. (2023). Contoh Tindakan Sosial Disertai Pengertian dan Jenisnya. Jakarta: Detik.com. Dipetik April 1, 2024
- Rusdi, d. (2023). PENGARUH EKSISTENSI TRANSPORTASI UMUM BUS RAPID TRANSITMAMMINASATA TERHADAP DAYA TARIK ANGKOT DI KOTA MAKASSAR. *UNM Geographic Journal*, 103-118. Dipetik April 1, 2024
- Sapanusaadmin. (2023). Keluh Kesah Sopir Angkot: Kami Dibuat Mati Perlahan-Lahan. Surabaya: sapanusa.id. Dipetik Maret 27, 2024, dari <https://www.sapanusa.id/surabaya/30128139/keluh-kesah-sopir-angkot-kami-dibuat-mati-perlahanlahan>
- Sepka, H. (2023). 52 Persen Angkot di Surabaya Tak Laik Jalan, Banyak Trayek Sudah Kukut. Surabaya: radarsurabaya.id. Dipetik Maret 26, 2024, dari <https://radarsurabaya.jawapos.com/surabaya/773044782/52-persen-angkot-di-surabaya-tak-laik-jalan-banyak-trayek-sudah-kukut>

- Setijowarno, D., & Frazila, R. B. (2001). Pengantar Sistem Transportasi. Dipetik Maret 28, 2024
- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta. Dipetik March 26, 2024
- surabaya.go.id. (2023, Maret 2). INTEGRASIKAN TRANSPORTASI UMUM DI SURABAYA, WALI KOTA ERI RESMIKAN PENGOPRASIAN 52 UNIT ANGKUTAN FEEDER. Diambil kembali dari surabaya.go.id: <https://www.surabaya.go.id/id/berita/72890/integrasikan-transportasi-umum-di-surabaya-wali-kota-eri-resmiikan-pengoprasian-52-unit-angkutan-feeder>
- Syah, I., & Mboka, I. (2020). Rasionalitas tindakan yang mempengaruhi masyarakat kota kupang dalam memilih transportasi online. *Jambura economic Education Journal*, 1689-1699. Dipetik Maret 29, 2024
- Syakal. (2020, November 6). Rasionalitas dan Model dalam Pengambilan Keputusan. Diambil kembali dari Syakal (Siyar Karya Literasi): <https://syakal.iainkediri.ac.id/rasionalitas-dan-model-dalam-pengambilan-keputusan/>
- Weber, M. (1947). *The Theory of Social and Economic Organization*. Britania Raya: Oxford University Press.
- Widyastuti, H. (2023, January 31). PENGEMBANGAN TRANSPORTASI KOTA SURABAYA. Diambil kembali dari [bappedalitbang.surabaya.go.id](https://bappedalitbang.surabaya.go.id/images/File%20Upload/Pengembangan%20Transportasi%20Surabaya.pdf): <https://bappedalitbang.surabaya.go.id/images/File%20Upload/Pengembangan%20Transportasi%20Surabaya.pdf>
- Wirawan, D. I. (2012). *Teori-Teori Sosial Dalam Tiga Paradigma: Fakta Sosial, Definisi Sosial, Dan Perilaku Sosial*. Jakarta: Prenadamedia Group. Dipetik Maret 29, 2024
- Worldpopulationreview. (2024). Jumlah Penduduk Surabaya 2024. Jakarta: Worldpopulationreview. Dipetik Maret 28, 2024, dari Tinjauan Populasi Dunia: <https://worldpopulationreview.com/world-cities/surabaya-population>