

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di berbagai kota, masyarakat didorong untuk beralih dari penggunaan transportasi pribadi yang berlebihan menjadi memanfaatkan angkutan umum dalam perjalanan mereka. Transportasi sebagai sebuah perpindahan barang atau manusia dari satu titik ke titik lainnya dengan alat bantu sebuah kendaraan yang digerakkan manusia atau mesin (Fransen et al., 2015). Manusia dipermudahkannya dalam segala bentuk aktivitas, karena adanya transportasi. Transportasi berdasarkan pemilikannya dibagi menjadi dua jenis yaitu Transportasi Pribadi dan Transportasi Publik. Transportasi Publik diklasifikasikan sebagai penelitian *public goods* sebagai *good subject to joint consumption where exclusion is difficult to attain*. Dari definisi tersebut dapat dipahami transportasi publik sebagai alat mobilitas yang penggunaannya digunakan secara bersama tanpa pengecualian (Pradipta et al., 2014).

Pemerintah menyebut kata publik biasanya terdiri dari transportasi umum yaitu bus, kereta, trem, dan sebagainya. Sementara untuk transportasi pribadi di antaranya yaitu motor, mobil, dan sebagainya. Meningkatkan kualitas dan efisiensi angkutan umum menjadi hal yang sangat penting jika kita ingin mengubah kebiasaan transportasi sehari-hari masyarakat. Kemacetan di daerah perkotaan dan dampaknya yang langsung serta luas terhadap iklim mendorong pemerintah pusat dan daerah untuk menerapkan kebijakan transportasi berkelanjutan (Siahaan, 2016).

Keputusan kebijakan adalah sebuah tindakan operasional dalam waktu tertentu maupun meneruskan usaha-usaha dalam mencapai perubahan baik besar dan kecilnya sesuai yang telah ditetapkan dan menjadi kebijakan. Hal ini dibuktikan bahwa sebuah implementasi kebijakan sebagai pengambilan langkah, yaitu secara langsung mengimplementasikan sebuah program atau melalui formulasi kebijakan turunan dari kebijakan tersebut. Dalam setiap program telah dibuat, dan dana telah dialokasikan dari mulai alat administrasi hukum di mana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik yang bekerja sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan pemerintah maupun masyarakat (Dell'Olio et al., 2011).

Kebijakan tersebut nantinya memunculkan perubahan-perubahan yang ingin diwujudkan di dalam kebijakan pemerintah salah satunya termasuk transportasi. Transportasi memiliki peran memudahkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan pergerakan dari segi pendidikan maupun ekonomi, sehingga di setiap daerah menyesuaikan kebutuhan terhadap permasalahan yang ada (Kurniati et al., 2018). Di sisi lain pemerintah selalu berupaya menekan angka kemacetan dan melakukan perkembangan jaringan transportasi yang dipengaruhi oleh interaksi antara perubahan teknologi, dinamika masyarakat, dan kondisi perekonomian (Naufal Yasir Faisal, 2020). Pengelolaan transportasi umum bisa dikatakan berhasil sekaligus efektif apabila dapat menyelesaikan kemacetan lalu lintas dengan penyediaan fasilitas angkutan umum yang memadai. Kemudian diperjelas dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 139 menyebutkan bahwa kewajiban bagi pemerintah daerah untuk menyediakan

angkutan umum (Astuti et al., 2021). Pengelolaan transportasi dalam implementasinya dapat menyelesaikan kemacetan lalu lintas diuangkan ke dalam Pasal 139 yang sudah dijelaskan bahwa implementasi dalam lalu lintas digunakan sebagai penggerak kendaraan, sedangkan ruang lalu lintas diperuntukkan bagi setiap pengguna berupa jalan maupun fasilitas pendukung. Maka dari itu melihat bagaimana UU akan berjalan di masyarakat, pemerintah sebagai penyelenggara yang dapat mengawasi setiap penegakkan (Cats et al., 2020).

Transportasi umum yang ada di DKI Jakarta menjadi *prototype* masyarakat dengan menawarkan layanan berdasarkan permintaan, mengambil dan menurunkan penumpang dari serangkaian pemberhentian yang telah ditentukan sebelumnya atau antar lokasi yang dipilih (C et al., 2020), seperti berikut :

1) Bus Trans Jakarta

Merupakan layanan bus yang telah beroperasi, dan memiliki minat pengguna cukup banyak sebagai angkutan umum di Jakarta. Hal tersebut dikarenakan angkutan yang dikelola oleh pihak pemerintah DKI Jakarta ini memberikan fasilitas yang nyaman dan waktu tempuh perjalanan lebih cepat daripada kendaraan pribadi (Ulumidin et al., 2019).






2) MRT

Walaupun *Mass Rapid Transit* sebagai proyek infrastruktur yang bertujuan untuk mengurangi padatnya lalu lintas yang luar biasa di ibu kota, tetapi terbukti pada saat uji coba MRT pada 12-24 Maret lalu, tiket selalu terjual habis. Hal ini terjadi karena tingginya antusias warga Jakarta kepada keberadaan MRT ini.

Apabila ingin naik MRT wajib memiliki kartu khusus. Pembayaran MRT dengan tiket yang memiliki nama 'Jelajah' (Lendeon et al., 2021).

3) LRT

LRT (Lintas Rel Terpadu) akan menjadi salah satu bagian dari transportasi umum langganan warga Jakarta. Pada saat ini, koridor LRT Jakarta hanya dapat melayani rute Kelapa Gading sampai Velodrome dengan panjang 5,8 KM. Nantinya rute kereta ringan ini akan dibangun oleh Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan sampai daerah pasar Tanah Abang, Jakarta Pusat (Atrysia Maya Dyanti, 2016). Maka dari itu, dengan jangkauan maupun akses transportasi dengan membangun fasilitas penunjang transportasi umum dan melakukan peningkatan layanan. Hal tersebut diharapkan agar nantinya masyarakat terbiasa menggunakan transportasi publik daripada kendaraan pribadi (Devi et al., 2022).

Urban Area	Impact Rank (2020 Rank)	Hours Lost in Congestion (2021 Rank)	Change from Pre-COVID	Last Mile Speed (mph)
 Surabaya	41 (361)	62 (58)	72%	13
 Jakarta	222 (55)	28 (409)	-81%	11
 Denpasar	291 (142)	31 (359)	-48%	12
 Malang	334 (46)	29 (394)	-49%	12
 Bogor	821 (1014)	7 (861)	-224%	12

Gambar 1.1 Kota Termacet di Indonesia
Sumber: Inrix, di akses pada 3 September 2023.

Implementasi yang terjadi di Indonesia, menurut hasil survei penelitian Inrix dalam laporan *Global Traffic Scorecard 2021*, Surabaya menjadi kota termacet tingkat pertama di Indonesia yang mana mengalahkan Kota Jakarta dengan julukan kota terpadat dan peringkat ke-41 kota termacet di dunia, sedangkan pada

tahun sebelumnya menduduki peringkat ke-222 (Putri et al., 2020). *Global Traffic Scorecard 2021* juga menganalisa mengenai hilangnya waktu atau durasi yang terbuang dan data kecepatan maksimal pada saat lalu lintas padat, pada tahun 2021 jumlah total durasi yang terbuang karena kemacetan di Surabaya adalah 62 jam dengan kecepatan paling maksimum ketika lalu lintas padat yaitu 13 mph atau 20,9 Km/jam dalam setahun (Inrix, *Global Traffic Scorecard 2021*).

Tabel 1.1 Banyaknya Penduduk di Sidoarjo, Surabaya, Gresik, dan Mojokerto (Juta Jiwa) Tahun 2022

No.	Kota/Kabupaten	Jumlah Penduduk (Juta Jiwa)
1.	Surabaya	2,874,314
2.	Sidoarjo	2,082,801
3.	Gresik	1,311,215
4.	Mojokerto	132,343

Sumber : Dinas Pendaftaran Penduduk dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya, di akses pada 17 September 2023.

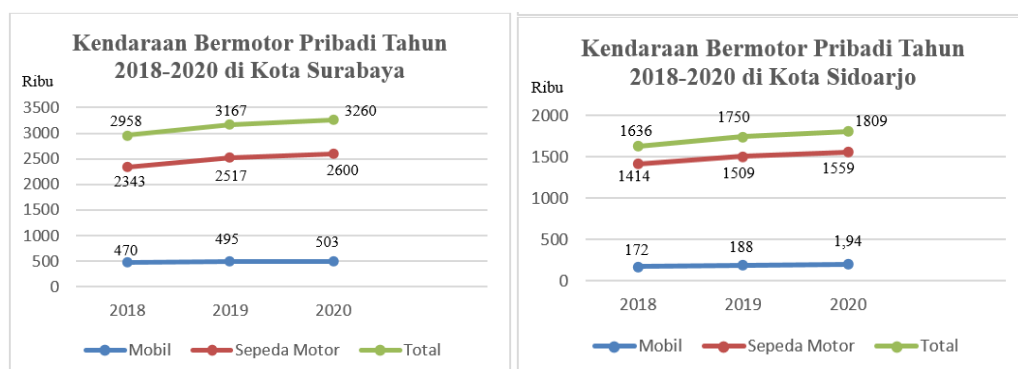
Berkembangnya jumlah penduduk pada Kota Sidoarjo, Surabaya, Gresik, Mojokerto yang disebabkan oleh laju pertumbuhan penduduk yang cenderung tinggi dan belum lagi dengan adanya urbanisasi secara besar-besaran dapat menimbulkan berbagai problematik baru pada kota tersebut, hal ini juga akan berdampak pada korelasi timbulnya kepadatan pengguna jalan karena jumlah transportasi sebagai penunjang kegiatan masyarakat mengakibatkan bertumpuknya kendaraan pribadi. Berikut ini data urbanisasi di Kota Surabaya:

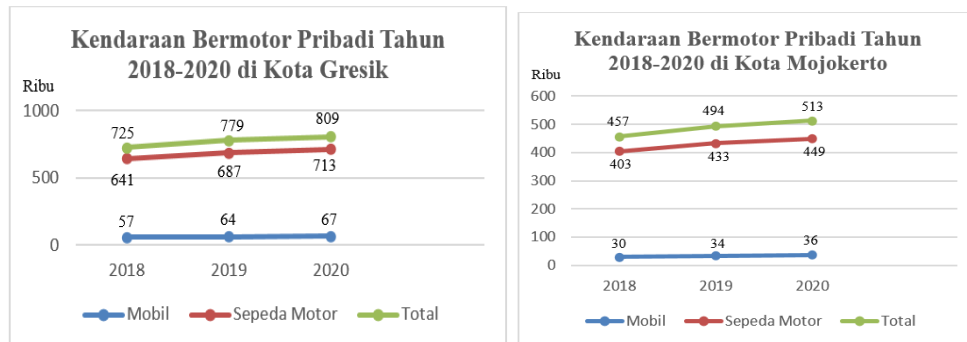
Tabel 1.2 Urbanisasi Penduduk ke Kota Surabaya Tahun 2020

Laki-laki	Perempuan	Jumlah
12,733	12,990	25,723

Sumber : Dinas Pendaftaran Penduduk dan Pencatatan Sipil Kota Surabaya, di akses pada 17 September 2023.

Surabaya memiliki banyak permasalahan seperti kepadatan penduduk, angka urbanisasi yang besar, kemacetan yang disebabkan besarnya angka kendaraan pribadi karena berkaitan dengan buruknya sistem transportasi yang dinilai masih belum tertata rapi apabila dibandingkan dengan transportasi di kota besar lainnya seperti Kota Semarang (Trans Semarang), Jakarta (Transjakarta), Jogja (Trans Jogja) (Moudia & Haryadi, 2018). Transportasi di Sidoarjo, Surabaya, Gresik, Mojokerto masih tercampur dengan kendaraan pribadi yang menyebabkan waktu tempuh tidak efisien, apabila akan ke Surabaya Raya masih melakukan perpindahan moda terlebih dahulu, transportasi belum mengakomodasi seluruh masyarakat yang bekerja di kota atau kabupaten tersebut, tidak semua wilayah di Surabaya bisa di akses, minimnya armada yang beroperasi terutama pada jam sibuk sehingga menyebabkan masyarakat masih banyak memilih menggunakan kendaraan pribadi (Romadlon et al., 2021). Berikut ini data mengenai jumlah kendaraan pribadi di beberapa kota besar di Jawa Timur yang dilewati Bus Trans Jatim koridor I yaitu Kota Sidoarjo-Surabaya-Gresik, koridor II yaitu Kota Surabaya-Mojokerto, koridor III yaitu Mojokerto-Balopanggang:





Gambar 1.2 Total Kendaraan Bermotor Milik Pribadi Tahun 2018-2020
Sumber: Kepolisian Daerah Jawa Timur, di akses pada 18 September 2023.

Direktur Angkutan Jalan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat KEMENHUB yaitu Pak Suharto menyampaikan bahwa kemacetan memiliki dampak yang sangat luar biasa pada terjadinya kerugian di bidang ekonomi bagi kota-kota besar terutama Surabaya (Utomo et al., n.d.). Kota Surabaya merupakan salah satu kota besar yang menjadi kota dagang dan juga jasa. Kota Surabaya juga menjadi kota besar yang menimbulkan banyak kerugian dalam hal BBM (Henselera, 2018). Hal tersebut sesuai dengan kajian KEMENHUB yang disampaikan oleh Pak Suharto pada saat peresmian operasi TSS listrik saat di Balai Pemuda Surabaya dalam wawancara oleh JawaPos.com, yaitu sebagai berikut:

”Kajian perihal akibat terjadinya kemacetan sudah di laksanakan, tercatat Kota Surabaya menimbulkan kerugian dengan nominal Rp 12 triliun dalam per tahunnya. Kami memulai mengupayakan melalui GNKAU (Gerakan Nasional Kembali ke Angkutan Umum).”
(<https://www.jawapos.com/surabaya-raja/01425874/kemenhub-sebut-surabaya-rugi-rp-12-t-per-tahun-karena-macet>, di akses pada Kamis, 21 September 2023).

Perilaku masyarakat yang lebih suka menggunakan kendaraan pribadi ketimbang kendaraan umum banyak terjadi di beberapa kota besar terutama di Kota yang dilewati oleh Bus Trans Jatim Koridor I yaitu Sidoarjo, Surabaya, dan

Gresik, yang dilalui oleh koridor II yaitu Kota Surabaya dan Mojokerto, kemudian yang dilalui oleh koridor III yaitu Mojokerto dan Balongpanggang Gresik. Bus Trans Jatim sebagai bentuk usaha dalam memperbaiki moda transportasi di wilayah Pemerintahan Provinsi Jawa Timur. Bus Trans Jatim berbasis sistem *Bus Rapid Transit (BRT)* diklaim memiliki daya guna dalam membantu mobilitas masyarakat yang cepat, nyaman, dan murah dari segi pelayanan yang diberikan pada angkutan luar dan dalam kota sebagai sarana transportasi publik, diakses dalam (Dishub.jabarprov.go.id, 2015).

Bukan hanya Provinsi Jawa Timur yang memiliki Bus Trans Jatim tetapi ada Yogyakarta dengan nama Bus Trans Jogja Istimewa, dan Bus Transjakarta. Hal ini menjadi alasan mengapa Bus yang diterapkan dalam beberapa bagian dalam inovasi, sebab Bus merupakan moda sarana transportasi publik yang mampu mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak (Kibthiah et al., 2023). Bus Trans Jatim sudah beroperasi mulai bulan Agustus tahun 2022. Bapak Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur Dr. Nyono, S.T., M.T. menjelaskan terkait pengertian angkutan aglomerasi yaitu angkutan yang menyatukan, kumpulan dari dua atau bahkan lebih suatu pusat kegiatan, tempat dikelompokkannya berbagai jenis kegiatan di dalam kawasan tertentu atau satu lokasi, bisa tempat kawasan industri, bentuk permukiman, bentuk perdagangan, dll, dengan tujuan agar dapat meningkatkan kondisi perekonomian penduduk dan masyarakat di Jawa Timur (Sinaga et al., 2020).

Kondisi fasilitas transportasi yang disediakan membuat masyarakat merasa kurang nyaman dengan layanan yang ditawarkan (Moudia & Haryadi, 2018).

Tidak hanya fasilitas terbatas yang dimiliki oleh transportasi umum, pemberhentian transportasi umum juga tidak diatur dengan menggunakan jadwal. Masyarakat yang tidak mengetahui waktu tepat di mana transportasi umum tersebut berhenti menggunakan transportasi umum, yang menyebabkan masyarakat tidak memiliki kepastian akan kendaraan umum yang akan mereka gunakan (Pulungan & Yola, 2023). Bus Trans Jatim dengan mengusung tiga koridor yaitu koridor I yang beroperasi pada 20 Agustus 2022, untuk koridor II yang dioperasikan pada 21 Agustus 2023, kemudian koridor III yang dioperasikan pada 18 Oktober 2023, diketahui mengusung inovasi Angkutan Massal Berbasis Jalan Dengan Konsep *Buy The Service*, Bus Trans Jatim dijelaskan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur bahwa berlandaskan atas beberapa peraturan seperti berikut :

1. Ketentuan UU No. 22 pada Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Ketentuan Peraturan Pemerintah No. 74 pada Tahun 2014 mengenai Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Perhubungan No. PM 2 Tahun 2022 terkait perubahan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 9 Tahun 2020 mengenai pemberian subsidi angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan;
4. Ketentuan Terkait Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No.KP.792/AJ.205/DRJD/2021 terkait Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Bersubsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.

Peluncuran Bus Trans Jatim banyak disoroti dan dengan beroperasinya Bus Trans Jatim melalui *officialtransjatim* juga memiliki beberapa fakta seperti

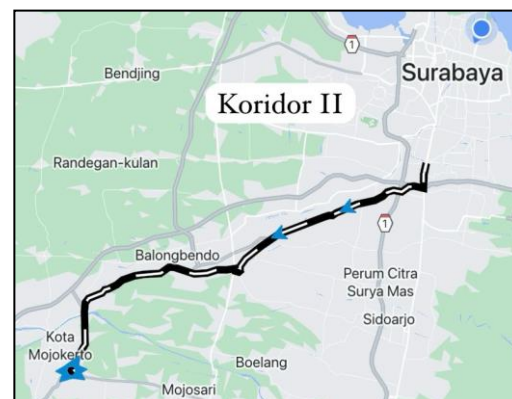
berikut ini :

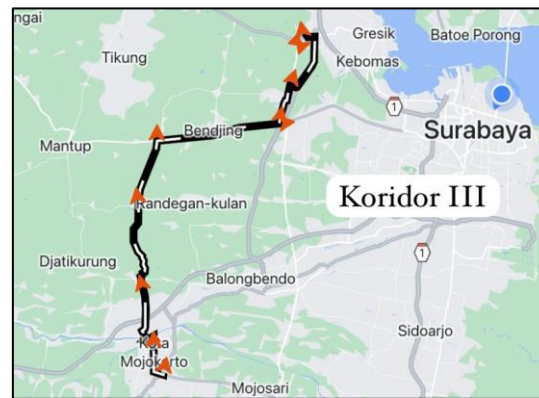
- 1) Bus Trans Jatim memiliki desain bentuk Jawa Timuran, seperti gambar yang berada pada badan bus.
- 2) Nama Bus Trans Jatim pada bagian Koridor I yang melalui rute Kota Sidoarjo, Surabaya, dan Gresik mengusung nama RADEN WIJAYA.
- 3) RADEN WIJAYA sendiri memiliki makna pendiri dan raja pertama pada Kerajaan Majapahit yang berkuasa atau memerintah pada Tahun 1293-1309 dengan gelar Sri Kertarajasa Jayawardana.
- 4) RADEN WIJAYA memiliki kepanjangan yaitu Ramah, Aman, Dinamis, Ekonomis, dan Nyaman-Wujud Inovasi Jatim berkarYA.
- 5) Nama Bus Trans Jatim pada bagian Koridor II yang melalui rute Kota Surabaya, dan Mojokerto mengusung nama TRIBUANA TUNGGGA DEWI Tribuana Tungga Dewi yang merupakan anak dari RADEN WIJAYA.
- 6) Bus Trans Jatim Koridor III diberi nama "SUHITA," yang memiliki kepanjangan Sarana Angkutan Umum yang Hebat, Inovatif, Tepat, dan Akurat.

Harapan implementasi Bus Trans Jatim dapat mengurangi kemacetan di daerah Kota Sidoarjo, Surabaya, dan Gresik untuk koridor I, sedangkan untuk koridor II yaitu Kota Surabaya dan Mojokerto, kemudian koridor III yaitu Kota Mojokerto dan Balongpanggang Gresik. Dengan hal ini masyarakat dapat beralih ke transportasi pribadi ke transportasi umum. Dengan harapan implementasi dalam mengurangi kemacetan, perpindahan bus antar 2 halte dari Sidoarjo via Surabaya dengan Gresik (Sari & Afriandini, 2020). Pengukuran halte koridor I

dari Sidoarjo via Surabaya (Halte Terminal Porong) ke Gresik (Halte Terminal Bunder). Koridor II dengan 2 halte dari Surabaya (Halte Terminal Purabaya) ke Mojokerto (Halte Terminal Kertajaya) (Saputra et al., 2021). Kemudian koridor III dengan 2 halte dari Mojokerto (Halte Terminal Kertajaya) ke Balongpanggang Gresik (Terminal Pasar Sapi). gresikkab.go.id

Dalam pengimplementasian yang dimiliki fasilitas pelayanan Bus Trans Jatim memudahkan penumpang tetap menunggu di halte, tak hanya itu armada bus juga dilengkapi fasilitas yang ramah difabel, seperti kursi prioritas dan *halter* (tali) portabel untuk difabel (Wong et al., 2018). Selain itu, istimewanya, untuk meningkatkan kenyamanan Bus Trans Jatim juga memiliki petugas operasional pramugara dan pramugari. Fasilitas digital juga ada pada Bus Trans Jatim, seperti penumpang yang ingin mengetahui lokasi Bus Trans Jatim, dapat mengunjungi aplikasi TRANSJATIM-AJAIB, karena aplikasi ini memuat informasi terkait rute bus, lokasi halte terdekat, melacak lokasi bus yang sedang beroperasi (Khoiril et al., 2019). Hal ini menjadi kepuasan penumpang terkait fasilitas walaupun tidak hanya fasilitas, tetapi masyarakat membutuhkan informasi pihak Pemerintah hanya menginformasikan melalui Instagram tentang keterlambatan ataupun pergantian bus. Berikut ini rute dan lokasi titik halte Bus Trans Jatim koridor I, II, dan III:





Gambar 1.3 Rute Bus Trans Jatim Koridor I, II, dan III
 Sumber: TRANSJATIM-AJAIB, di akses pada 8 Maret 2024.

Tabel 1.3 Halte Bus Trans Jatim Koridor I, II, dan III

Koridor I Sidoarjo-Surabaya- Gresik	Koridor II Surabaya-Mojokerto	Koridor III Mojokerto- Balongpanggang Gresik
1. Halte Terminal Bunder	1. Halte Medaeng	1. Terminal Kertajaya
2. Halte Kantor Bupati Gresik II	2. Halte Kemendung II	2. Halte Pahlawan I
3. Halte Universitas Muhammadiyah Gresik II	3. Halte Trosobo Pos II	3. Halte Cokro Aminoto I
4. Halte RS Semen Gresik II	4. Halte Bypass Timur II	4. Halte Mlirip I
5. Halte BNI II	5. Terminal Krian	5. Halte Lespadangan I
6. Halte Gelora Joko Samudra II	6. Halte Klenteng Krian	6. Halte Pasar Terusan I
7. Halte Segoromadu II	7. Halte Jabaran II	7. Halte Sidoharjo I
8. Halte Transit Point Trans Jatim	8. Halte Bypass Barat II	8. Halte Ngabar I
9. Halte Bungurasih	9. Halte Bakung II	9. Halte Kupang I
10. Halte Pondok Jati	10. Halte Ciro II	10. Halte Bukit Kayu Putih I
11. Halte Sun City II	11. Halte Singkalan II	11. Halte Desa Suru I
12. Halte Alun-alun II	12. Halte Mlirip II	12. Halte Sekiping I
13. Halte Celep	13. Halte Mertex II	13. Halte Jatirowo I
14. Halte Bligo	14. Halte Sekar Putih II	14. Halte Pulorejo I
15. Halte Ngampelsari	15. Halte Gunung Gedangan II	15. Halte Dawarblandong I
16. Halte Ngaban	16. Halte Pahlawan II	16. Halte Dapet I
17. Halte Kalitengah	17. Terminal Kertajaya	17. Halte Dapet III
18. Halte Porong	18. Halte Pahlawan 1	18. Halte RS Walisongo I
19. Halte Terminal Porong	19. Terminal Kertajaya	19. Halte Wates I
	20. Halte Cokro Aminoto I	20. Halte Pasar Balongpanggang I
	21. Halte Empunala	21. Halte Balongpanggang
	22. Halte Gunung Gedangan I	22. Halte Pasar
	23. Halte Sekar Putih I	

20. Halte Gedangan	24. Halte Mertex I	Balongpanggung II
21. Halte Terminal Porong	25. Halte Mlirip I	23. Halte Balongpanggung
22. Halte Tanggulangin	26. Halte Singkalan I	24. Halte Wates I
23. Halte Keramean	27. Halte Ciro I	25. Halte RS
24. Halte Terminal Larangan	28. Halte Bakung I	Walisongo II
25. Halte Lemah Putro	29. Halte Balongbendo I	26. Halte Dapet II
26. Halte Alun-alun I	30. Halte Bakalan I	27. Halte Dawarblandong II
27. Halte Sun City I	31. Halte Bypass Barat I	28. Halte Pulorejo II
28. Halte Pondok Mutiara	32. Halte Jabaran I	29. Halte Jatirowo II
29. Halte Transit Point Trans Jatim	33. Teriminal Krian	30. Halte Sekiping II
30. Halte Bungurasih	34. Halte Bypass Timur I	31. Halte Desa Suru II
31. Halte Segoromadu I	35. Halte Trosobo Pos I	32. Halte Bukit Kayu Putih II
32. Halte Gelora Joko Samudra I	36. Halte Kemendung I	33. Halte Kupang II
33. Halte BNI I	37. Halte Medaeng	34. Halte Ngabar II
34. Halte RS Semen Gresik I		35. Halte Pasar Terusan II
35. Halte Universitas Muhammadiyah Gresik I		36. Halte Lespadangan II
36. Halte Kantor Bupati Gresik I		37. Halte Mlirip II
37. Halte Terminal Bunder		38. Halte Empunala
		39. Halte Gunung Gedangan II
		40. Terminal Kertajaya

Sumber : Aplikasi TRANSJATIM-AJAIB, 2023.

Bus Trans Jatim koridor I dengan tema Raden Wijaya memiliki jarak tempuh sepanjang 74 Km rute Sidoarjo, Surabaya, dan Gresik, bus ini akan berhenti di 37 halte. Masyarakat bisa naik dan turun pada halte yang telah tersedia di beberapa titik. Halte dan armada bus sudah dilengkapi dengan layanan yang memadai seperti untuk penyandang disabilitas, yaitu adanya kursi prioritas dan halte portabel yang ramah disabilitas. Dengan singgah di 37 halte tersebut jarak tempuh Bus Trans Jatim dari Sidoarjo, Surabaya, dan Gresik akan mampu ditempuh dalam waktu 2 jam 10 menit (Marlia et al., 2017). Dari rute Bus Trans

Jatim akan beroperasi mulai pukul 05.00 WIB hingga pukul 21.00 WIB dari Terminal Porong di Sidoarjo hingga Terminal Bunder di Gresik (Mustofa, A., & Zainal, 2023).

Total armada koridor I sebanyak 32 unit, dengan rincian 30 unit beroperasi dan 2 unit sebagai cadangan. Pada awal peresmian Bus Trans Jatim koridor I pada 20 Agustus 2022 jumlah armada bus hanya berjumlah 20 unit dan 2 cadangan, kemudian Pemerintah Provinsi Jawa Timur (Pemprov Jatim) telah menambah armada Bus Trans Jatim guna meningkatkan efisiensi layanan transportasi publik (Kasiani & Widiyarta, 2023). Sebanyak 10 unit bus Trans Jatim ukuran medium dengan desain lantai tinggi ditambahkan untuk mempercepat perjalanan masyarakat di wilayah Sidoarjo-Surabaya-Gresik. Pada Jumat, 14 April 2023, Gubernur Jawa Timur, Khofifah Indar Parawansa, secara resmi meluncurkan penambahan Bus Trans Jatim Koridor I Rute Sidoarjo-Surabaya-Gresik di Halaman Kantor Pemerintah Kabupaten Gresik. (DinasKominfoJatim, 2023).

Dalam pengarahannya, Gubernur Khofifah menyampaikan bahwa penambahan armada ini dilakukan karena tingginya *Load factor* dari masyarakat, yang telah mencapai lebih dari 100 persen. Harapannya, penambahan ini dapat mengurangi waktu tunggu penumpang pada jam-jam tidak sibuk, dari sebelumnya 30 menit menjadi 15 menit. Di saat jam sibuk, waktu tunggu yang sebelumnya 15 menit juga berkurang menjadi 10 menit. Hal ini diharapkan dapat mengatasi penumpukan penumpang di setiap halte dan mengurangi keluhan penumpang terkait waktu tunggu yang lama. Selain itu, penambahan armada ini diharapkan dapat meningkatkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Bus Trans Jatim.

Desain bus sesuai dengan desain bekas halte Trans Sidoarjo (Nafilatur Rizqi et al., 2024). Sedangkan mesin penggerak untuk bus ini menggunakan sasis Isuzu dengan tipe NQR 81. Bus ini memiliki jumlah kursi 20+1 kursi pramudi untuk koridor I dan II, dilengkapi dengan pegangan tangan untuk 20 penumpang berdiri, sehingga bus dapat mengangkut hingga 40 penumpang (Juliati & Ayunaning, 2024). Sedangkan untuk koridor III memiliki kursi 21+1 kursi pramudi, dan memiliki 20 pegangan tangan untuk penumpang yang berdiri, sehingga total penumpang bisa 41. Setiap bus akan dioperasikan oleh dua awak, termasuk pengemudi dan pramugari (Brouwer et al., 2023).

Fasilitas Bus Trans Jatim koridor II kurang lebihnya sama dengan Bus Trans Jatim koridor I dan III, koridor II dengan tema Tribuana Tungga Dewi memiliki jarak tempuh yaitu sepanjang 40 Km rute Surabaya-Mojokerto (Febrian & Setiawan, 2023). Bus ini akan berhenti di 37 halte, dengan trayek yang dilalui dari Halte Terminal Kertajaya di Mojokerto, Pasar Krian, kemudian sampai pada Halte Terminal Purabaya di Sidoarjo (Satisfaction et al., 2023). Dengan ditempuh dalam waktu 1 jam 10 menit. Dari rute Bus Trans Jatim akan beroperasi mulai pukul 04.00 WIB hingga pukul 21.00 WIB dari Terminal Purabaya Surabaya hingga Terminal Kertajaya Mojokerto. Sebanyak 20 unit yang beroperasi dan 2 sebagai cadangan (Aditya et al., 2023).

Koridor III pada Bus Trans Jatim memiliki tema Suhita, dengan perjalanan sejauh 30 kilometer yang memiliki waktu tempuhnya tidak akan melebihi 60 menit. Terdapat total 20 unit bus yang dioperasikan, dengan tambahan 2 bus cadangan. Bus ini memiliki 40 halte, dengan rute koridor III mulai dari Kota

Mojokerto melalui Halte Terminal Kertajaya ke Balongpanggung Gresik pada Terminal Pasar Sapi. Layanan ini beroperasi setiap hari mulai pukul 05.00-21.00 WIB. Jarak antar keberangkatan bus hanya 15 menit pada jam sibuk, sementara pada jam sepi, intervalnya berkisar antara 25-30 menit (Widayanti, 2020).

Tabel 1.4 Harga Tiket Bus Trans Jatim Koridor I, II, dan III

No.	Kategori	Harga/Orang
1.	Tiket Umum	5.000
2.	Pelajar/ Mahasiswa	2.500
3.	Santri	2.500

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, di akses pada 26 Desember 2023.

Tarif Bus Trans Jatim Koridor I, II, dan III memiliki tarif sangat terjangkau. Hanya sebesar Rp. 5.000 untuk penumpang umum, dan Rp. 2.500 khusus bagi pelajar, mahasiswa, dan santri. Tarif tersebut berlaku baik untuk tujuan jauh maupun dekat. Penumpang memiliki fleksibilitas untuk membayar tiket menggunakan *Qris* atau secara tunai. Selain itu Bus Trans Jatim sendiri memiliki operator yang dilibatkan dan ditunjuk seperti koridor I itu ada Damri dan Harapan Jaya, koridor II Bagong, koridor III Yukida Multi Sinergi. Bus Trans Jatim ini juga memiliki warna baru yaitu hijau sebagai pengganti Bus Trans Sidoarjo yang dahulunya memiliki awak berwarna biru. (detikjatim, 2023). Bus Trans Jatim sejak diluncurkan selalu mendapat perhatian oleh masyarakat sehingga tak sedikit masyarakat yang turut menggunakan layanan ini, berikut ini data frekuensi banyaknya penumpang Bus Trans Jatim :

Tabel 1.5 Rata-Rata Penumpang Bus Trans Jatim Koridor I, II, dan III/Hari

Hari	Koridor I	Koridor II	Koridor III
<i>Week day</i>	4.500-5.500	1.500-3.000	1.000-4.000
<i>Weekend</i>	5.500-6.5000	2.000-3.600	1.500-4.100

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, di akses pada 26 Desember 2023.

Implementasi Bus Trans Jatim diharapkan dapat mengurangi kemacetan, tentunya dalam transportasi akan berkembang menyesuaikan kebutuhan masyarakatnya. Dalam pengoperasiannya frekuensi Bus Trans Jatim memiliki jam paling sibuk pada hari *weekday* ketika di pagi hari kisaran di jam 06.00-10.00 WIB, hal tersebut dikarenakan memasuki waktu jam orang berangkat kerja. Kemudian untuk di hari *weekday* pada saat sore hari berada pada kisaran jam orang pulang kerja yaitu 16.00-20.00 WIB. Akan tetapi pada hari *weekend* biasanya ramainya tidak menentu.

Dalam penyesuaian kebutuhan tersebut terdapat apa yang menjadi hal utama tentang meningkatnya kesempatan kerja, dan meningkatnya tingkat pendapatan masyarakat (Pusat et al., 2014). Dalam hal ini pemerintah perlu mengevaluasi kebijakan angkutan umum dengan kolaborasi apakah implementasinya sudah sesuai atau belum. Hal tersebut dilakukan guna mendukung kebijakan *push and pull*. Angkutan umum seperti Bus Trans Jatim sendiri akan memudahkan pengguna angkutan umum dalam perpindahan moda secara fisik baik pembayaran maupun penjadwalan.

Belakangan ini, muncul keluhan dari salah satu pengguna Bus Trans Jatim, yakni Hamidi, yang merasa dirugikan akibat adanya perubahan rute secara mendadak, melalui jalur yang tidak biasa dan sering kali macet di kawasan Waru,

Sidoarjo. Pengguna ini menyampaikan keluhannya melalui media sosial. Hamidi menyatakan bahwa perubahan rute tanpa pemberitahuan sebelumnya tidaklah perlu dilakukan, karena hanya menyebabkan keterlambatan sekitar 10 menit bagi pengguna. Ia juga mengungkapkan telah mengirimkan keluhannya melalui akun Instagram Bus Trans Jatim, namun belum menerima respons. (detikjatim, 2023)

Ketua Ombudsman Republik Indonesia Perwakilan Jawa Timur, Agus Muttaqin, melihat keluhan tersebut sebagai indikasi kekurangan dalam pelayanan publik yang perlu diperbaiki oleh pengelola Bus Trans Jatim, terutama DISHUB Jawa Timur. Agus menyatakan bahwa dalam pelaksanaannya, mereka harus mematuhi standar pelayanan. Ia menyoroti dua hal, yaitu pemenuhan standar pelayanan dan pengelolaan pengaduan internal Bus Trans Jatim. Menurut Agus, layanan Bus Trans Jatim masih kurang dalam memberikan informasi terkait pemenuhan standar pelayanan. Ini sesuai dengan UU 25/2009 tentang Pelayanan Publik, yang mengharuskan penyelenggara layanan untuk memenuhi komponen standar pelayanan, seperti menyusun, menetapkan, dan menginformasikan komponen standar pelayanan.

Agus menekankan pentingnya informasi yang jelas, terutama terkait alur perjalanan, biaya, dan rute, yang harus terpampang di setiap halte, terminal keberangkatan, dan terminal kedatangan. Ia menyarankan agar DISHUB menyempurnakan layanan Bus Trans Jatim dengan mematuhi standar pelayanan publik. Ombudsman juga menyoroti Pengelolaan Pengaduan Internal Bus Trans Jatim. Agus menekankan bahwa nomor kontak *call center* terkait pengaduan harus tercantum di sarana dan prasarana, seperti kotak pengaduan, email, atau

WhatsApp. Selain itu, kejelasan alur mekanisme pengaduan dan tanggapan cepat (*respons time*) juga merupakan hal yang perlu diperhatikan. Agus yakin bahwa dengan pemenuhan Pengelolaan Pengaduan Internal yang baik, pengguna tidak perlu lagi menyampaikan keluhan melalui media sosial. Semua pengaduan dan keluhan dapat ditangani melalui sarana yang telah disediakan, sesuai dengan PERPRES 76/2013 tentang Pengelolaan Pengaduan Pelayanan Publik. (detikjatim, 2023)

Sebagai upaya dalam menerapkan transportasi berupa *Bus Rapid Transit (BRT)* ini perlu disertai adanya pemecahan solusi antara Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dengan aduan masyarakat (Aprian Jailani & Hakim, 2019). Tidak hanya sekedar implementasi saja, akan tetapi perlu juga adanya tempat pengaduan mengenai keresahan yang dirasakan masyarakat pada saat menggunakan Bus Trans Jatim agar kedepannya lebih tertata lagi (Oktariansyah et al., 2017). Dari uraian tersebut, peneliti tertarik untuk mengangkat isu tersebut menjadi sebuah penelitian yang berjudul “Implementasi Kebijakan Transportasi Publik (Studi Pada Bus Trans Jatim)”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di paparkan di atas, maka permasalahan yang dibahas pada penelitian ini adalah: “Bagaimana Implementasi Kebijakan Transportasi Publik (Studi Pada Bus Trans Jatim)?”.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari dilakukan penelitian ini yaitu untuk mengetahui, menganalisis, dan mendeskripsikan Implementasi Penggunaan Bus Trans Jatim di Kota

Sidoarjo, Surabaya, Gresik, dan Mojokerto.

1.4 Manfaat Penelitian

Berdasarkan pada uraian tujuan penulisan di atas, penulis memiliki pandangan mengenai manfaat yang akan dicapai pada penulisan penelitian ini, manfaat dan kegunaan dari penelitian sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan sebagai referensi pengetahuan dalam kajian dan pemahaman tentang Implementasi Kebijakan Transportasi Publik (Studi Pada Bus Trans Jatim).

1.4.2 Manfaat Praktis

1. Bagi Penulis, dapat menjadi ilmu baru untuk penelitian-penelitian yang serupa dan menjadi wawasan baru bagi pembaca mengenai Implementasi Kebijakan Transportasi Publik (Studi Pada Bus Trans Jatim).
2. Bagi Instansi (Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur), diharapkan dijadikan bahan evaluasi bagi pemerintah Provinsi Jawa Timur dalam Implementasi Bus Trans Jatim.
3. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur, hasil dari adanya penelitian ini dapat digunakan untuk bahan bacaan lebih lanjut dan sebagai tambahan bahan pustaka serta sebagai sumber penelitian sejenis di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.