

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi publik merupakan salah satu elemen penting dalam sistem pelayanan publik yang diselenggarakan oleh pemerintah. Keberadaannya tidak semata-mata berfungsi sebagai sarana perpindahan orang dan barang, melainkan juga sebagai instrumen strategis dalam mendukung aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan. Pemerintah memiliki tanggung jawab untuk menyediakan layanan transportasi yang efektif, efisien, dan berorientasi pada kebutuhan masyarakat sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Sistem transportasi yang baik terbukti mampu meningkatkan aksesibilitas, mengurangi kesenjangan antarwilayah, serta mendukung pembangunan yang inklusif dan berkelanjutan (Luthfiyyah et al., 2024).

Dalam konteks pelayanan transportasi, pemerintah daerah memiliki peran sentral dalam merancang dan mengoperasikan layanan angkutan umum yang mampu memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Transportasi publik yang berkualitas dapat menjadi alternatif yang efektif untuk mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi. Menurut (Kasim & Gunawan, 2022), pertumbuhan penggunaan kendaraan pribadi yang terus meningkat setiap tahunnya dapat memicu berbagai persoalan transportasi, antara lain kemacetan lalu lintas, meningkatnya kebutuhan bahan bakar, serta memburuknya kualitas lingkungan. Kondisi tersebut mendorong pemerintah daerah untuk menjadikan inovasi dalam

penyelenggaraan transportasi publik sebagai salah satu fokus kebijakan guna meningkatkan mutu pelayanan dan memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat

Landasan hukum penyelenggaraan transportasi publik di Indonesia juga diperkuat melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 3 regulasi tersebut disebutkan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan bertujuan mewujudkan pelayanan yang aman, selamat, tertib, dan lancar, serta terpadu dengan moda transportasi lainnya. Regulasi ini menempatkan kualitas pelayanan dan keselamatan sebagai tujuan utama sistem transportasi nasional. Dengan demikian, penyediaan angkutan umum bukan hanya sebagai sarana mobilitas masyarakat, tetapi juga merupakan bentuk nyata komitmen pemerintah dalam meningkatkan standar pelayanan publik di bidang transportasi.

Sebagai wujud nyata dari komitmen tersebut, Pemerintah Kabupaten Tuban meluncurkan inovasi transportasi publik yang diberi nama Transportasi Masyarakat Tuban yang Elegan, Aman, Nyaman, dan Terintegrasi atau lebih dikenal dengan Si Mas Ganteng. Kebijakan ini ditetapkan melalui Surat Keputusan Kepala Dinas Lingkungan Hidup dan Perhubungan Kabupaten Tuban Nomor 188.45/23/KPTS/414.108.4/2025. Si Mas Ganteng Generasi 1 secara resmi diluncurkan pada 6 Februari 2024, ditujukan khususnya bagi pelajar dari semua jenjang pendidikan sebagai upaya menyediakan angkutan sekolah gratis. Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban menyediakan 10 unit armada yang beroperasi pada berbagai rute yang mencakup hampir seluruh wilayah Kabupaten Tuban.

Merespons keberhasilan Generasi 1 yang mendapat respons positif dari masyarakat, Pemerintah Kabupaten Tuban kemudian meluncurkan Si Mas Ganteng Generasi 2 sebagai perluasan layanan transportasi publik gratis. Program ini mencakup layanan bus utama dan feeder yang dirancang untuk menjangkau wilayah kecamatan secara lebih luas. Salah satu rute feeder yang dikembangkan dalam program ini adalah Feeder 13 dengan koridor Kerek sampai dengan Merakurak. Sosialisasi program dilakukan melalui media sosial serta kerja sama dengan pihak sekolah, camat, dan kepala desa untuk memperluas jangkauan informasi kepada masyarakat. Jam operasional layanan bus dan feeder dimulai pada pukul 05.00–09.00 WIB dan dilanjutkan pada pukul 14.00–18.00 WIB.

Feeder 13 rute Kerek sampai dengan Merakurak memiliki potensi strategis mengingat kedua wilayah tersebut memiliki aktivitas mobilitas masyarakat yang cukup tinggi, baik untuk keperluan pendidikan, pekerjaan, perdagangan, maupun pelayanan publik. Dengan keberadaan Feeder 13 masyarakat diharapkan dapat memiliki alternatif transportasi yang lebih aman dan nyaman dibandingkan penggunaan kendaraan pribadi. Program ini juga merupakan bagian dari upaya pemerintah dalam menciptakan ekosistem transportasi yang inklusif bagi seluruh lapisan masyarakat, sebagaimana diamanatkan dalam kebijakan transportasi nasional.

Akan tetapi realita yang ditemukan di lapangan menunjukkan bahwa pemanfaatan Feeder 13 oleh masyarakat masih belum optimal. Jumlah penumpang pada rute Kerek sampai dengan Merakurak masih relatif rendah dibandingkan kapasitas layanan yang tersedia. Berdasarkan data penumpang Feeder Si Mas

Ganteng tahun 2025, Feeder 13 mencatat angka penumpang yang cenderung fluktuatif dan cenderung menurun, di mana angka penumpang mengalami penurunan tajam dari bulan April 680 penumpang ke bulan Juli berjumlah 306 penumpang yang merupakan salah satu angka terendah di antara seluruh feeder, serta tidak menunjukkan pemulihan yang signifikan pada bulan Agustus terdapat 500 penumpang di tengah feeder lain yang rata-rata mengalami peningkatan. Kondisi ini juga diperkuat dari kalangan akademisi yang memberikan komentar atau kritik termasuk dari FISIP Unirow Tuban yang mencatat bahwa armada Feeder 13 kerap beroperasi dengan jumlah penumpang yang sangat terbatas.

Tabel 1. 1 Data Penumpang Feeder Si Mas Ganteng 2025

ARMADA	BULAN					
	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS
FEEDER 1	160	460	342	540	486	725
FEEDER 2	250	540	414	432	522	675
FEEDER 3	300	400	450	504	738	675
FEEDER 4	320	560	288	666	648	525
FEEDER 5	150	480	468	666	630	550
FEEDER 6	130	480	576	576	360	875
FEEDER 7	180	620	558	666	468	850
FEEDER 8	190	420	576	432	522	850
FEEDER 9	150	500	576	648	342	725
FEEDER 10	140	480	468	540	378	725
FEEDER 11	190	600	360	450	396	650
FEEDER 12	180	500	486	288	450	800
FEEDER 13	170	680	486	432	306	500
FEEDER 14	200	520	540	432	378	925
FEEDER 15	150	540	594	738	540	750
FEEDER 16	180	580	342	432	396	675
FEEDER 17	250	440	414	360	450	575
FEEDER 18	210	480	450	468	306	675
FEEDER 19	150	420	468	342	396	850
FEEDER 20	140	460	396	432	486	1025

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban, 2025

Rendahnya peminat Feeder 13 mengindikasikan adanya kesenjangan antara tujuan kebijakan dengan kondisi nyata di lapangan. Beberapa faktor yang memengaruhi kondisi ini antara lain: masih tingginya preferensi masyarakat terhadap kendaraan pribadi, ketidaksesuaian jadwal operasional dengan kebutuhan mobilitas masyarakat, serta kurang optimalnya sosialisasi program di wilayah tersebut. Hal tersebut juga turut dikonfirmasi oleh Bapak Ricky yaitu Staff Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban dan juga selaku koordinator program Simasganteng turut menjelaskan bahwa rendahnya pemanfaatan Feeder 13 oleh masyarakat juga dipengaruhi oleh kecenderungan perilaku masyarakat yang lebih memilih kepraktisan kendaraan pribadi dibandingkan beralih ke moda transportasi umum.

"paling utama ya dari perilaku masyarakatnya ya mbak, karena kan banyak masyarakat pasti selalu ambil praktisnya saja, lebih enak menggunakan kendaraan bermotor ga ribet gitu mbak" (Hasil Wawancara 13 Februari 2026)

Selain dari pendapat Bapak Ricky yaitu Staff Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban, faktor lain turut disampaikan oleh Ibu Ika selaku masyarakat yang tinggal di daerah rute 13.

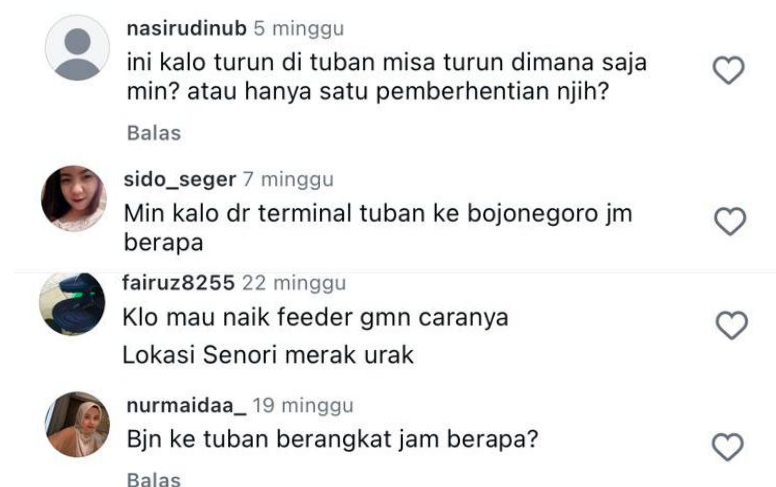
"soalnya saya taunya feedernya ini untuk anak sekolah mbak jadi ndak tau kalo emang boleh untuk masyarakat umum juga" (Hasil Wawancara 11 Juli 2026)

Berdasarkan apa yang disampaikan oleh Bapak Ricky yaitu Staff Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Tuban dan juga selaku koordinator program Simasganteng dan juga Ibu Ika sebagai Masyarakat ini membuktikan bahwa menurunnya jumlah penumpang pada Feeder 13 tersebut salah satunya

dikarenakan faktor dari perilaku masyarakat yang lebih memilih kepraktisan kendaraan pribadi dari pada menggunakan transportasi umum dan juga keterbatasan informasi mengenai sasaran pengguna belum dipahami secara luas. Adapula menurut (Putri et al., 2024), rendahnya minat masyarakat dalam memanfaatkan angkutan feeder umumnya dipengaruhi oleh faktor aksesibilitas, kenyamanan, dan ketepatan waktu layanan yang belum sepenuhnya memenuhi harapan pengguna.

Temuan observasi awal juga menunjukkan bahwa masih terdapat keluhan masyarakat terkait operasional Si Mas Ganteng, seperti ketidakjelasan jadwal keberangkatan, ketidakpastian rute, serta keterbatasan titik penjemputan dan pemberhentian. Kondisi ini mencerminkan belum optimalnya penyebaran informasi layanan kepada masyarakat, khususnya di wilayah Kerek dan Merakurak. Sebagaimana dikemukakan oleh (Afandi, 2026), program Si Mas Ganteng masih menghadapi berbagai tantangan di lapangan, di antaranya keterbatasan armada dan fasilitas pendukung, serta belum optimalnya mekanisme penyebaran informasi layanan kepada masyarakat.

Gambar 1. 1 Keluhan Masyarakat Tuban



Sumber: Sumber :Akun Instagram @ LLAJ Tuban, 2025

Fasilitas pendukung layanan seperti halte atau tempat tunggu yang memadai juga menjadi salah satu faktor yang memengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan transportasi publik. Pada rute Feeder 13, belum tersedia halte khusus yang memenuhi standar, sehingga penumpang harus memanfaatkan fasilitas yang ada secara apa adanya. Ketentuan mengenai standar fasilitas pelayanan angkutan publik pada dasarnya telah diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Ketidaksesuaian fasilitas dengan standar yang ditetapkan berpotensi menurunkan kenyamanan pengguna dan pada akhirnya mengurangi minat masyarakat untuk memanfaatkan layanan (Soetikno, 2024).

Gambar 1. 2 Kurangnya Fasilitas Transportasi Si Mas Ganteng



Sumber: Titik penjemputan Feeder Si mas Ganteng

Selain persoalan fasilitas, ketidaksesuaian antara waktu operasional layanan dengan pola mobilitas masyarakat juga menjadi faktor penting yang memengaruhi rendahnya tingkat pemanfaatan Feeder 13. Masyarakat yang memiliki kebutuhan perjalanan di luar jam operasional yang tersedia terpaksa tetap mengandalkan kendaraan pribadi. Kondisi ini memperkuat preferensi masyarakat terhadap kendaraan pribadi yang dianggap lebih fleksibel dan dapat disesuaikan dengan

kebutuhan perjalanan kapan pun. (Bangun & Suwandi, 2024) dalam studinya mengenai evaluasi kebijakan integrasi angkutan feeder menyimpulkan bahwa kesesuaian jadwal layanan dan keterjangkauan rute merupakan faktor kritis yang menentukan tingkat adopsi masyarakat terhadap layanan feeder.

Kondisi rendahnya jumlah penumpang Feeder 13 juga menimbulkan persoalan serius dari sisi efisiensi penggunaan sumber daya. Program Si Mas Ganteng Generasi 2 beroperasi dengan menggunakan anggaran daerah yang tidak sedikit, termasuk untuk biaya operasional armada, bahan bakar, dan pengemudi. Namun apabila armada yang tersedia terus beroperasi dengan jumlah penumpang yang jauh di bawah kapasitas, maka biaya yang dikeluarkan tidak sebanding dengan manfaat yang diterima masyarakat. Kondisi ini mencerminkan inefisiensi dalam pelaksanaan program yang perlu segera dievaluasi agar penggunaan anggaran publik dapat lebih optimal dan tepat sasaran (William N. Dunn, 2018).

Dari aspek pemerataan, Program Si Mas Ganteng Generasi 2 pada dasarnya dirancang untuk memberikan akses transportasi yang adil bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk pelajar, pekerja, dan warga yang tidak memiliki kendaraan pribadi di wilayah Kerek dan Merakurak. Namun kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa tidak semua kelompok masyarakat dapat memanfaatkan layanan ini secara optimal, mengingat keterbatasan titik penjemputan dan jadwal yang tidak sesuai dengan kebutuhan mereka. Hal ini mengindikasikan bahwa program belum sepenuhnya mampu mewujudkan pemerataan akses transportasi sebagaimana yang menjadi tujuan awal kebijakannya. Menurut (William N. Dunn, 2018), aspek pemerataan dalam evaluasi program menekankan pentingnya

distribusi manfaat yang merata kepada seluruh kelompok sasaran, bukan hanya kepada sebagian pihak yang kebetulan terlayani.

Berbagai permasalahan yang ditemukan di lapangan tersebut secara keseluruhan mengindikasikan bahwa Program Si Mas Ganteng Generasi 2 pada rute Feeder 13 belum berjalan secara optimal dari berbagai dimensi evaluasi. Dari sisi efektivitas, program belum mampu mendorong pemanfaatan layanan oleh masyarakat secara signifikan. Dari sisi efisiensi, armada beroperasi dengan jumlah penumpang yang jauh di bawah kapasitas sehingga penggunaan anggaran belum optimal. Dari sisi kecukupan, layanan belum sepenuhnya menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat Kerek–Merakurak. Dari sisi responsivitas, keluhan masyarakat belum ditindaklanjuti secara nyata oleh pihak penyelenggara. Dari sisi pemerataan, tidak semua kelompok masyarakat dapat mengakses layanan dengan mudah. Sebagaimana dikemukakan oleh (Triyananta et al., 2026), pelaksanaan Program Si Mas Ganteng masih memerlukan berbagai penyesuaian agar program dapat memberikan manfaat yang lebih optimal dan merata bagi seluruh masyarakat

Berdasarkan berbagai permasalahan yang telah diuraikan, diperlukan suatu evaluasi yang mendalam untuk menilai sejauh mana Program Si Mas Ganteng Generasi 2 khususnya pada rute Feeder 13 Kerek sampai Merakurak telah mencapai tujuan yang ditetapkan. Evaluasi kebijakan menjadi salah satu tahapan penting dalam proses kebijakan publik karena berfungsi untuk memberikan gambaran mengenai efektivitas dan manfaat yang dihasilkan oleh suatu kebijakan. Selain itu, hasil evaluasi dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan perbaikan serta penyempurnaan program agar pelaksanaannya di masa mendatang

menjadi lebih optimal (Rantung, 2024). Melalui evaluasi, dapat diketahui apakah program tersebut benar-benar memberikan manfaat bagi masyarakat atau justru masih memerlukan perbaikan dalam berbagai aspek, baik dari sisi perencanaan, pelaksanaan, maupun hasil yang dicapai. Oleh karena itu, penulis terdorong untuk melaksanakan penelitian yang berjudul *“Evaluasi Program Transportasi Masyarakat Tuban Yang Elegan, Aman, Nyaman Dan Terintegrasi (Simasganteng) Generasi 2 Pada Rute Feeder 13 Di Kabupaten Tuban”*. Penelitian ini diharapkan mampu memberikan gambaran yang lebih mendalam dan menyeluruh mengenai kinerja Program Si Mas Ganteng Generasi 2, khususnya pada rute feeder Kerek–Merakurak. Selain itu, penelitian ini diharapkan mampu memberikan rekomendasi yang bersifat konstruktif dan dapat diterapkan sebagai bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah, terutama Dinas Lingkungan Hidup dan Perhubungan Kabupaten Tuban dalam meningkatkan pelaksanaan kebijakan dan pelayanan di bidang terkait dalam rangka meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik serta mengoptimalkan peran program dalam menekan angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan serta kenyamanan masyarakat dalam bertransportasi

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah berfungsi sebagai pedoman yang memberikan arah yang jelas dalam proses penelitian, sehingga hasil analisis dapat disajikan secara lebih terfokus dan sistematis. Dengan demikian, peneliti perlu membatasi ruang lingkup permasalahan yang akan dikaji agar pembahasan menjadi lebih terarah dan mendalam. Berdasarkan hal tersebut, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

Bagaimana Evaluasi Program Transportasi Masyarakat Tuban Yang Elegan, Aman, Nyaman Dan Terintegrasi (Simasganteng) Generasi 2 Pada Rute Feeder 13 Di Kabupaten Tuban?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi Transportasi Masyarakat Tuban yang Elegan, Aman, Nyaman, dan Terintegrasi (Si Mas Ganteng) Generasi 2 di Dinas Lingkungan Hidup dan Perhubungan Kabupaten Tuban pada wilayah rawan kecelakaan yaitu Rute Kerek sampai dengan Merakurak.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran, wawasan, serta pengembangan teori yang berkaitan dengan implementasi Transportasi Masyarakat Tuban yang Elegan, Aman, Nyaman, dan Terintegrasi (Si Mas Ganteng) Generasi 2 pada rute Kerek sampai dengan Merakurak di Dinas Lingkungan Hidup dan Perhubungan Kabupaten Tuban.

1.4.1 Manfaat Praktis

- a. Penelitian ini dapat dimanfaatkan sebagai bahan literatur untuk memperluas pengetahuan dan menambah wawasan, serta menjadi referensi akademik dalam pengembangan kajian keilmuan. Selain itu, hasil penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi rujukan bagi peneliti lain yang ingin mengkaji topik serupa di masa mendatang mengenai evaluasi Program Si Mas Ganteng Generasi 2

- b. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan referensi yang berkaitan dengan, serta dapat digunakan sebagai acuan bagi penelitian lain, yang mana mereka ingin mengembangkan kajian yang sama di masa mendatang sekaligus menambah bacaan atau referensi di perpustakaan Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur khususnya di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Administrasi Publik.
- c. Bagi Instansi/Dinas/Pihak Lainnya diharapkan penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan evaluasi kebijakan dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik, khususnya pada program Si Mas Ganteng Generasi 2.