VISA: Journal of Visions and Ideas
Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

Implementasi *Smart Mobility* Bus Trans Semanggi Suroboyo Sebagai Bentuk Efisiensi Tata kelola Transportasi Publik

Widya dharmawan,Greace Inri Apulina Br Sinulingga,Syafiril Ajmal Yanotama,Audhi Laksa Amanda Sasmito,Singgih Manggalau
Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur
20041010105@Student.upnjatim.ac.id, 21041010052@student.upnjatim.ac.id, 21041010193@student.upnjatim.ac.id, 18041010163@student.upnjatim.ac.id
singgih.m.adneg@upnjatim.ac.id

ABSTRACT

The increase in urban activity has encouraged the Surabaya City Provincial Government to provide services that support and make things easier for the community. As part of the improvement strategy, steps have been taken to increase ease of mobility, considering the movement and population that cannot be separated from urban life. Smart mobility innovation is to create safe, comfortable, efficient and sustainable mobility, as well as improve the quality of transparency and efficiency in local government governance which will support city economic growth, thus supporting the economy in Indonesia. The focus of this research is the implementation of the Smart Mobility Bus Trans Semanggi Suroboyo as a form of efficient public transportation governance using Edward III's implementation theory, namely communication, resources, disposition and bureaucratic structure. Data sources for qualitative research methods are based on primary data and secondary data. Primary data comes from literature reviews through journals and articles related to the topic. Secondary data comes from literature studies through journals and articles related to topics. Secondary data sources, namely theoretical and empirical data in the form of written sources originating from literature studies through research journals and articles related to topics, mass media, policy briefs, Surabaya City Government Strategic Plan, regional regulations in Regulation of the Mayor of the City of Surabaya. The results of the research are knowledge related to the success of implementing smart mobility on Trans Semanggi Suroboyo

Keywords: Trans Semanggi, Smart Mobility, Implementation

ABSTRAK

Kenaikan aktivitas perkotaan mendorong pemerintah Provinsi Kota Surabaya untuk memberikan layanan yang mendukung dan mempermudah masyarakat. Sebagai bagian dari strategi perbaikan, langkah-langkah telah diambil untuk meningkatkan kemudahan bermobilitas, mengingat perpindahan dan jumlah penduduk yang tidak bisa dipisahkan dari kehidupan perkotaan. inovasi *smart mobility* adalah untuk menciptakan mobilisasi yang aman, nyaman, efisien, dan berkelanjutan, serta meningkatkan kualitas transparansi dan efisiensi terhadap tata kelola pemerintahan daerah setempat yang akan mendukung pertumbuhan ekonomi kota, sehingga mendukung perekonomian di Indonesia. Fokus penelitian ini yaitu Implementasi *Smart Mobility* Bus Trans Semanggi Suroboyo Sebagai Bentuk Efisiensi Tata kelola Transportasi Publik dengan menggunakan teori implementasi Edward III yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Sumber data metode penelitian kualitatif didasarkan pada data primer dan data sekunder. Data primer berasal dari kajian literatur melalui jurnal maupun artikel terkait topik. Data sekunder berasal dari kajian

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

literatur melalui jurnal maupun artikel terkait topik sumber data sekunder yakni data teoritis maupun empiris berupa sumber tertulis yang berasal dari kajian literatur melalui jurnal penelitian maupun artikel terkait topik, media massa, *policy brief*, Renstra Pemerintah Kota Surabaya, Peraturan daerah dalam Peraturan Walikota Kota Surabaya. Hasil dari penelitian berupa pengetahuan terkait keberhasilan pengimplementasian *smart mobilty* terhadap Trans Semanggi Suroboyo

Kata Kunci : Trans semanggi, *Smart Mobility*, Implementasi

PENDAHULUAN

Dikenal sebagai salah satu pusat urban yang penting di Indonesia, Kota Surabaya menghadapi tantangan urbanisasi yang selalu ada pada kota-kota besar. Kenaikan aktivitas perkotaan mendorong pemerintah Provinsi Kota Surabaya untuk memberikan layanan yang mendukung dan mempermudah masyarakat. Sebagai bagian dari strategi perbaikan, langkah-langkah telah diambil untuk meningkatkan kemudahan bermobilitas, mengingat perpindahan dan jumlah penduduk yang tidak bisa dipisahkan dari kehidupan perkotaan. Saat ini fenomena urbanisasi banyak terjadi di kota-kota besar, contohnya di kota Surabaya. Sebagai ibukota sekaligus kota terbesar di Jawa Timur, Surabaya selalu menjadi tujuan utama urbanisasi bagi masyarakat Jawa Timur. Berdasarkan informasi dalam situs Satu Data yang dikelola pemerintah kota Surabaya, terhitung pada bulan Februari 2023, sebanyak 2,97 juta jiwa mendiami kota Surabaya. Jumlah tersebut merupakan keseluruhan penduduk total kota Surabaya berdasarkan data penduduk lokal dan penduduk migrasi yang telah dijumlahkan. Dengan angka tersebut, menjadikan kota Surabaya sebagai penyumbang terbesar kepadatan penduduk Jawa Timur yang merupakan provinsi terpadat kedua di Indonesia.

Kebijakan pemerintah dalam pembentukan *smart city* di Indonesia merupakan perwujudan dari pelaksanaan program *e-government*, sehubungan dengan diterbitkannya Instruksi Presiden No. 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan Strategi Nasional Pengembangan *e-government*. Kebijakan ini sifatnya praktis, dimana di dalam isinya telah memuat langkah-langkah yang diperlukan sesuai dengan tugas, fungsi, serta kewenangan masing-masing dalam melaksanakan pengembangan *e government* secara nasional yang berpedoman pada kebijakan dan strategi nasional. Selain itu juga didukung dengan dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 38 Tahun 2017 Tentang Inovasi Daerah. Peraturan tersebut menjelaskan, bahwa adanya inovasi daerah ini bertujuan untuk meningkatkan kinerja pemerintah daerah. Sasaran dari inovasi daerah tersebut harus diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan pada masyarakat dengan meningkatkan kualitas pelayanan publik. Selanjutnya dijelaskan bahwa bentuk inovasi daerah meliputi adanya sebuah inovasi pada tata kelola pemerintah daerah, inovasi pelayanan publik, serta inovasi daerah lainnya yang sesuai dengan urusan pada pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah.

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

Tujuan dari adanya inovasi *smart mobility* adalah untuk menciptakan mobilisasi yang aman, nyaman, efisien, dan berkelanjutan, serta meningkatkan kualitas transparansi dan efisiensi terhadap tata kelola pemerintahan daerah setempat yang akan mendukung pertumbuhan ekonomi kota, sehingga mendukung perekonomian di Indonesia. Selain itu juga, tujuan dari membangun sebuah kota yang cerdas adalah untuk lebih meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menggunakan informasi perkotaan, serta teknologi untuk meningkatkan efisiensi pelayanan dan memenuhi segala kebutuhan masyarakat. Dengan adanya pemanfaatan teknologi informasi dan komunikasi, memungkinkan para birokrat untuk berinteraksi langsung dengan masyarakat dan memantau segala perkembangan yang terjadi di kota., sehingga bisa mengaktifkan kualitas hidup yang lebih baik. Konsep *smart city* itu memiliki enam indikator pendukung, yaitu *smart governance, smart environment, smart economy, smart people, smart living*, dan *smart mobility*.

Penting untuk menekankan bahwa penerapan *smart mobility* tidak hanya meningkatkan efisiensi operasional, tetapi juga dapat memberikan manfaat ekonomi, lingkungan, dan kenyamanan bagi masyarakat Surabaya. Dengan demikian, pemahaman latar belakang ini dapat menjadi dasar untuk memahami pentingnya penerapan *smart mobility* dalam meningkatkan tata kelola publik dalam sistem transportasi umum di Surabaya. Penerapan *smart mobility* sangat baik bagi perkembangan dan kemajuan suatu wilayah. Selain dapat mengintegrasikan masyarakat kepada berbagai bentuk layanan umum. Dalam hal ini, transportasi dan infrastruktur penunjangnya, maupun dengan pemerintah setempat, juga dapat menjadi alternatif solusi dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan lalu lintas utamanya di kota-kota besar yang sering kali mengalami kemacetan dan polusi. Penerapan *smart mobility* juga merupakan manifestasi dari perwujudan *smart city* yang nantinya akan mengarah pada terwujudnya masyarakat madani bagi wilayah yang bersangkutan. Masyarakat madani sendiri merupakan peradaban manusia yang sudah memiliki tingkat kecerdasan yang lebih baik karena saling terintegrasi dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi dalam berbagai aspek kehidupannya (Astutik dan Gunartin, 2019).

Transportasi umum adalah sistem transportasi yang digunakan oleh banyak orang untuk melakukan perjalanan sehari-hari. Dalam sistem ini, kendaraan seperti bus, kereta api, atau angkutan kota tersedia untuk umum dan menghubungkan berbagai tempat di kota atau wilayah tertentu. Transportasi umum memberikan alternatif bagi penduduk untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain tanpa harus memiliki kendaraan pribadi, sehingga membantu mengurangi kemacetan lalu lintas dan mempromosikan mobilitas yang lebih berkelanjutan. Transportasi umum di berbagai negara sedang mengalami perkembangan belum memadai, karena beberapa tantangan yang dihadapi. Masalah tersebut antara lain adalah subsidi dalam sektor transportasi, dukungan infrastruktur dan sarana transportasi yang kurang memadai, keterbatasan sumber daya manusia, serta kurangnya kedisiplinan dari operator kendaraan, penumpang, dan pengguna jalan. Selain itu, kenyamanan dan keamanan

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

bagi masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi juga masih menjadi perhatian utama yang belum terjamin. Kondisi ini dapat menyebabkan rendahnya tingkat penggunaan angkutan umum, yang pada gilirannya dapat mengganggu keseluruhan sistem wilayah perkotaan, baik dalam pemenuhan mobilitas masyarakat maupun dalam meningkatkan mutu kehidupan kota secara keseluruhan.

Kota Surabaya sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia, di Kota Surabaya, terdapat berbagai jenis angkutan umum yang beroperasi. Ini meliputi bis kota dengan kapasitas sekitar 55-60 orang yang melayani 19 rute perjalanan, angkutan kota dengan kapasitas sekitar 10-12 orang yang melayani 57 rute perjalanan, serta angkutan bison dengan kapasitas sekitar 10-16 orang yang melayani 4 rute perjalanan. Selain itu, ada juga Kereta Api Komuter yang dapat menampung sekitar 400 orang. Selain moda transportasi umum tersebut, terdapat juga becak, mobil pribadi, dan sepeda motor yang turut berkontribusi pada lalu lintas di Kota Surabaya. Transportasi umum sangat penting dalam mengatasi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya. Diperlukan upaya yang terintegrasi antara pemerintah, pihak swasta, dan masyarakat dalam meningkatkan infrastruktur transportasi, menggalakkan penggunaan transportasi umum, menerapkan sistem pengaturan lalu lintas yang lebih efektif dan nyaman bagi masyarakat Surabaya. Surabaya menjadi salah satu kota dengan tingkat kemacetan lalu lintas tertinggi di Indonesia, dan bahkan menduduki peringkat pertama. Ini disebabkan oleh beberapa faktor yang kompleks. Surabaya adalah salah satu kota terbesar di Indonesia dengan populasi yang sangat padat. Kepadatan penduduk yang tinggi secara alami menyebabkan volume lalu lintas yang besar, terutama selama jam sibuk.

Selain itu, pertumbuhan ekonomi yang pesat di Surabaya juga berkontribusi pada peningkatan jumlah kendaraan bermotor, seperti mobil dan sepeda motor. Namun, keterbatasan infrastruktur jalan yang kurang memadai, termasuk jalan yang sempit dan kurangnya transportasi publik yang efisien, juga menjadi faktor penting. Kurangnya pengaturan lalu lintas yang efektif dan koordinasi lampu lalu lintas juga dapat memperburuk kemacetan. Terakhir, peristiwa khusus seperti kecelakaan, cuaca buruk, atau acara besar di kota juga dapat menyebabkan kemacetan yang parah jika tidak ada perencanaan yang memadai untuk mengelola lalu lintas. Surabaya menjadi kota termacet peringkat pertama di Indonesia dan posisi ke-174 kota termacet secara global berdasarkan data Global Traffic Scorecard 2022. Tidak hanya menjadi kota termacet, Surabaya juga mendapat gelar sebagai kota dengan jumlah kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia. Bahkan berdasarkan data Polri, dari 152,51 juta unit kendaraan bermotor di Indonesia, 15,9 persen atau 24,27 juta unit berasal dari Jawa Timur. Pada tahun 2021, Surabaya berada di peringkat ke-41 sebagai kota paling macet di dunia yang kehilangan 62 jam waktu berharganya di jalan. Beruntungnya, di tahun 2022 tingkat kemacetan di Surabaya berukuran 44 persen. Jadi rata-rata waktu yang dihabiskan di jalan hanya sekitar 35 jam saja.

Sementara itu, data pergerakan kendaraan di beberapa pos terpadu lalu lintas di Surabaya belum tersedia karena Operasi Lilin Semeru yang digelar Polda Jatim baru dimulai. Namun, berdasarkan pengamatan di Bundaran Waru, Surabaya, Kamis

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

(21/12/2023) pukul 09.00-10.00, setidaknya 300 mobil dan 500 sepeda motor tampak meninggalkan Surabaya. Jumlah mobil dan sepeda motor yang bergerak masuk wilayah Surabaya juga hampir sama. Peningkatan pergerakan mulai terjadi karena hari raya Natal kian dekat. Puncak arus mudik Natal diprediksi terjadi pada Jumat (22/12/2023) hingga Sabtu (23/12/2023). Santoso (45), warga Jambangan, Surabaya, mengaku akan berangkat ke Semarang, Jawa Tengah, pada Jumat malam. ”Saya hari ini dan besok masih bekerja. Besok (Jumat) malam berangkat dari Surabaya menuju Semarang untuk merayakan Natal dan Tahun Baru bersama keluarga,” Berdasarkan survei Badan Kebijakan Transportasi, selama libur Natal dan Tahun Baru diperkirakan ada 107,6 juta orang yang melakukan mobilitas. Pergerakan tertinggi terjadi di Jatim dengan 17,5 juta orang. Jatim juga menjadi tujuan utama mudik saat libur Natal dan Tahun Baru bagi 16,3 juta jiwa. Oleh karena itu, potensi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di Jatim harus diantisipasi. ”Penting meningkatkan kewaspadaan, kehati-hatian, dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas,” kata Komarudin.

Ada dua sistem transportasi umum yang belakangan ini mulai banyak digunakan oleh warga Surabaya maupun bukan warga Surabaya ketika bepergian di kota ini. Dua sistem transportasi umum tersebut adalah Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo. Suroboyo Bus diluncurkan oleh Mantan Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini pada 2018. Empat tahun kemudian, tepatnya pada Februari 2022 lalu, Wali Kota Surabaya Eri Cahyadi meluncurkan layanan Trans Semanggi Suroboyo. Dua sistem transportasi ini melayani kebutuhan transportasi warga Surabaya terutama di jalanan utama dan kawasan penting. Banyak warga Surabaya sudah familier dengan Suroboyo Bus. Namun, banyak diantara mereka belum mengenal Trans Semanggi Suroboyo dengan baik. Akibatnya, mereka kerap salah dalam memahami dua transportasi umum ini sehingga kerap terjadi kesalahan saat akan naik. perbedaan kedua armada tersebut yaitu terdapat pada warna bus dan ikon pada bus, keberadaan kondektur, perbedaan pengelolaan bus, Suroboyo Bus Masih Menerima Sampah Botol Plastik, Tidak dengan Trans Semanggi, Spesifikasi Armada dan Rute Adapun armada Trans Semanggi Suroboyo ini akan dioperasikan dengan ukuran Bus Besar - *high entry* yang telah disesuaikan dengan rute trayek masing-masing agar perjalanan penumpang terasa nyaman. Ke depannya, Trans Semanggi Suroboyo juga akan dilengkapi dengan armada Bus Listrik supaya kualitas udara kota Surabaya semakin baik. Bus juga dilengkapi rak sepeda di bagian depan, yang bertujuan sebagai alat transportasi intermoda untuk mengakomodasi penumpang yang memadukan sarana transportasi dengan menggunakan sepeda dan bus. Teman Bus diharapkan menjadi bagian digitalisasi 4.0 *smart city* program yang mendukung *cashless society*. Program ini adalah sebagai langkah awal implementasi dari program Buy The Service yang memberikan subsidi penuh bagi operator dengan fasilitas pendukung di Bus yang lebih baik untuk meningkatkan pelayanan dengan harapan lebih banyak penumpang yang beralih ke moda transportasi publik.

Bus Trans Semanggi Surabaya merupakan salah satu inisiatif *smart mobility* yang diterapkan di kota Surabaya. Program ini bertujuan untuk meningkatkan

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

kualitas transportasi umum, mengurangi kemacetan, serta memberikan alternatif transportasi yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Beberapa kebijakan yang diterapkan dalam Bus Trans Semanggi Surabaya untuk mendukung konsep *smart mobility* antara lain Penggunaan teknologi canggih: Bus Trans Semanggi Surabaya menggunakan bus-bus modern yang dilengkapi dengan teknologi canggih, seperti sistem pemantauan perjalanan secara *real-time*, pembayaran elektronik, dan informasi perjalanan yang terintegrasi. Jalur khusus: Bus Trans Semanggi Surabaya memiliki jalur khusus yang memungkinkan bus-bus tersebut untuk beroperasi dengan lebih lancar dan efisien, mengurangi waktu perjalanan dan meningkatkan keandalan layanan.

Integrasi dengan moda transportasi lain: Program ini juga berupaya untuk mengintegrasikan layanan bus dengan moda transportasi lain, seperti kereta api, angkutan pedesaan, dan sepeda untuk memberikan solusi transportasi yang lebih terintegrasi bagi masyarakat. Fasilitas ramah lingkungan: Bus Trans Semanggi Surabaya juga memperhatikan aspek ramah lingkungan dengan menggunakan bus-bus yang lebih efisien dalam penggunaan bahan bakar dan mengurangi emisi gas buang. Dengan menerapkan kebijakan-kebijakan tersebut, Bus Trans Semanggi Surabaya diharapkan dapat memberikan kontribusi positif dalam meningkatkan mobilitas dan kualitas transportasi umum di Surabaya, serta mendukung visi *smart mobility* yang lebih terintegrasi, efisien, dan ramah lingkungan. Kehadiran moda transportasi ini sangat menarik untuk dikaji mengingat tidak adanya pesaing yang sejenis dalam jasa layanan transportasi umum pada rute tersebut, sehingga penulis akan menganalisis bauran pemasaran 4P (*Product, Price, Place, Promotion*) pada Bus Trans Semanggi, yakni kenyamanan Bus Trans Semanggi (*Product*), kesesuaian tarif terhadap layanan yang didapat pengguna jasa transportasi Bus Trans Semanggi (*Price*), kepopuleran Bus Trans Semanggi oleh penumpang (*Promotion*), dan keterjangkauan rute Bus Trans Semanggi (*Place*).

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian dengan jenis kualitatif. Penelitian kualitatif dapat disimpulkan menjadi 3 pokok yaitu terdiri dari respons awal, proses konstruksi, dan penyimpulan (Pahlevianur, 2022). Respons awal pada penelitian kualitatif mengarah pada fenomena yang muncul di lingkungan, menelaah secara dalam, dan mengambil sebuah makna pada suatu fenomena, aktivitas sosial, peristiwa, dan pemikiran. Proses Konstruksi dalam penelitian kualitatif mengarah pada data, informasi dan data yang terdapat dari informan dijelaskan dan digambarkan secara ilmiah.

Perumusan permasalahan penelitian kualitatif disebut sebagai fokus penelitian. Penentuan fokus penelitian pada penelitian kualitatif ini dibutuhkan untuk membatasi studi yang akan dibahas dan berfungsi untuk memenuhi kriteria pembahasan. Penentuan fokus penelitian dibutuhkan guna membantu pelaksanaan penelitian dengan berpedoman pada poin atau indikator permasalahan yang hendak

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

ditelusuri terkait dengan Implementasi *Smart Mobility* Bus Trans Semanggi Suroboyo Sebagai Bentuk Efisiensi Tata kelola Transportasi Publik dengan menggunakan teori implementasi Edward III yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Melakukan tinjauan terhadap literatur terkait *smart mobility*, tata kelola transportasi publik, implementasi teknologi dalam transportasi, dan studi kasus terkait implementasi *smart mobility* di transportasi publik.

Sumber data metode penelitian kualitatif didasarkan pada data primer dan data sekunder. Data primer berasal dari kajian literatur melalui jurnal maupun artikel terkait topik. Data sekunder berasal dari kajian literatur melalui jurnal maupun artikel terkait topik sumber data sekunder yakni data teoritis maupun empiris berupa sumber tertulis yang berasal dari kajian literatur melalui jurnal penelitian maupun artikel terkait topik, media massa, *policy brief*, Renstra Pemerintah Kota Surabaya, Peraturan daerah dalam Peraturan Walikota Kota Surabaya. Untuk mendapatkan data yang benar-benar valid, para pihak harus validasi data menggunakan teknik triangulasi, yaitu memeriksa data atau membandingkan data.

Teknik analisis data yang digunakan yaitu menurut Miles and Huberman (2014) dikutip dalam Abdussamad (2021:160) terdapat teknik analisis data yang dikembangkan dengan model interaktif dengan empat tahapan. Pertama, Pengumpulan data (*Data Collection*) adalah proses mencatat, memasukkan atau mencatat data yang telah terkumpul berupa kata-kata, bukan sekedar rangkaian kata-kata. Kedua, Kondensasi data (*Data Condensation*) cenderung merupakan proses pemilihan, pemusatan, penyederhanaan dan/atau modifikasi data yang mendekati kelengkapan catatan lapangan tertulis, transkrip wawancara, dokumen, dan bahan empiris. Ketiga, Penyajian Data (*Data Display*) merupakan suatu penyajian yang terorganisasi, sekumpulan sorotan yang memungkinkan penarikan kesimpulan dari sorotan yang memungkinkan penarikan kesimpulan dan tindakan yang diambil bersifat dinamis. Keempat, Penarikan kesimpulan dan verifikasi (*Conclusions Drawing and Verifying*) merupakan tahapan penelitian untuk menarik kesimpulan terhadap data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Trans semanggi Surabaya merupakan program pengembangan angkutan umum massal berbasis jalan di wilayah perkotaan dengan skema Buy The Service (BTS), merupakan program yang dirancang oleh Direktorat Angkutan Jalan agar dapat mengintervensi pengembangan Angkutan umum perkotaan di Indonesia sehingga muncul terobosan yang inovatif. Konsep Buy The Service berbasis aplikasi ini didukung oleh Manajemen Pengelola dalam melaksanakan *monitoring* dan evaluasi yang meliputi: sistem operasional, sistem pemeliharaan, sistem Pengelolaan Keuangan dan sistem SDM yang didukung dengan digitalisasi secara *real time* untuk menuju angkutan umum yang lebih profesional.

Trans Semanggi Suroboyo merupakan sistem layanan transportasi bus perkotaan modern teman bus yang beroperasi di kawasan metropolitan Kota

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

Surabaya. Layanan ini resmi dirilis pada 29 Desember 2021, menjadikan kota ini sebagai kota kesepuluh di Indonesia yang menerapkan angkutan massal berbasis jalan dengan skema pembelian layanan (*buy the service*). Pengadaan armada bus ditanggung oleh pihak Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI). Sedangkan manajemen operasional ditangani oleh pihak ketiga seperti PT Seduluran Bus Suroboyo dan Perum DAMRI.

Kemenhub RI mengalokasikan 104 unit bus perkotaan dengan desain dek rendah sebagai unit operasional pada layanan Teman Bus di Surabaya ini. Proses pengadaan dilakukan secara bertahap pada kurun waktu antara tahun 2022–2024. Sebanyak 40 unit bus diantaranya akan menggunakan bus listrik, sedangkan 64 unit lainnya menggunakan bus diesel. Unit-unit bus tersebut direncanakan akan dioperasikan pada enam koridor yang berbeda. Beberapa koridor akan menggantikan layanan bus perkotaan eksisting seperti bus kota reguler atau Suroboyo Bus. Sepanjang tahun 2022, sebanyak dua layanan koridor Trans Semanggi Suroboyo mulai dioperasikan. Koridor 2 relasi Lidah Wetan–Kejawan Putih Tambak diluncurkan pada 1 Februari 2022. Selanjutnya koridor 3 relasi Purabaya–Kenjeran Park via MERR menyusul diluncurkan pada 20 Desember 2022. Layanan ini terkoneksi dengan moda angkutan perkotaan non bus seperti angkutan kota (bemo) dan Wirawiri Suroboyo di beberapa titik lokasi pada kawasan perkotaan Surabaya.

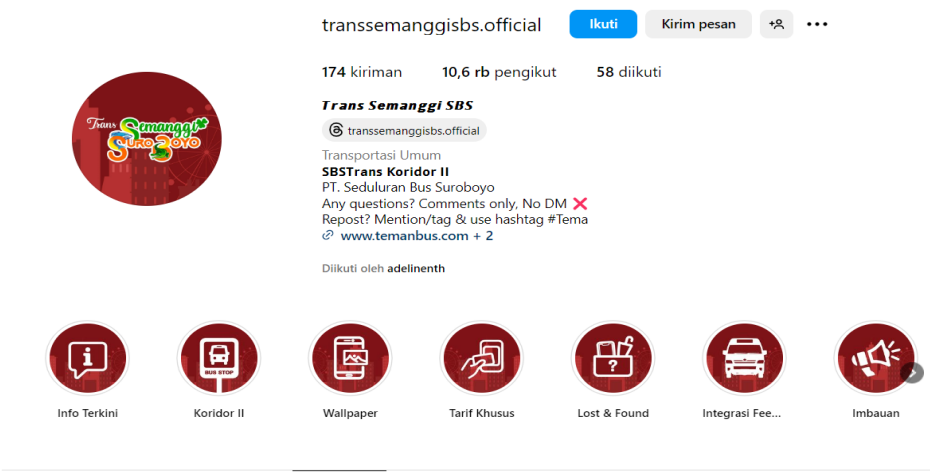
Trans Semanggi merupakan salah satu layanan transportasi berupa bus. Bus ini adalah versi Surabaya dari semua bus trans lokal yang disediakan oleh pemerintah seperti TransJakarta dan Trans Jogja. Jika kamu hendak naik bus ini, maka inilah cara melakukan pembayaran Trans Semanggi Surabaya yang mudah dilakukan. Dikutip dari Analisis Bauran Pemasaran Transportasi Bus Trans Semanggi, karya Yanuar Ramadhan. (2022:8), Bus yang diperkenalkan pada tahun 2021 ini berjumlah 17 unit dengan rincian 15 unit armada utama dan 2 unit armada cadangan. Bus ini beroperasi mulai pukul 05.00 WIB hingga pukul 21.00 WIB dengan kapasitas 67 penumpang. Bus ini diharapkan mampu menjadi layanan transportasi yang diunggulkan guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat Kota Surabaya. Fasilitas berupa pendingin udara dan stop kontak disediakan secara gratis di dalam bus yang bisa digunakan langsung tanpa perlu membawa adaptor.

Cara melakukan pembayaran trans semanggi surabaya Lalu bagaimana cara melakukan pembayaran pada bus Trans Semanggi ini? Untuk melakukan pembayaran Teman Bus Trans Semanggi Surabaya ini, caranya sama dengan Teman Bus di kota lainnya. Penumpang perlu membawa kartu *e-money* untuk dipindai ke mesin yang sudah disediakan agar dapat melakukan pembayaran. Sementara ini, Teman Bus Trans Semanggi Suroboyo hanya melayani pembayaran dengan *e-money*. Untuk penumpang yang mau menaiki bus Trans Semanggi Surabaya cukup menunggu di halte terdekat atau terminal terdekat dan Untuk melakukan pembayaran Teman Bus Trans Semanggi Surabaya ini, caranya sama dengan Teman Bus di kota lainnya. Penumpang perlu membawa kartu *e-money* untuk dipindai ke mesin yang sudah disediakan agar dapat melakukan pembayaran. Sementara ini, Teman Bus Trans Semanggi Suroboyo hanya melayani pembayaran dengan *e-money* dan QRIS. Adapun

VISA: Journal of Visions and Ideas
Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

tarif bus Trans Semanggi Suroboyo bagi penumpang umum adalah Rp. 6.200,00 / orang Sementara tarif bagi penumpang dari tiga golongan khusus akan lebih murah dari tarif penumpang umum untuk sekali perjalanan jauh dekat yakni dalam 1 *loop* (putaran) rute.

Sosialisasi yang diberikan Bus trans semanggi dapat ditemukan pada Instagram dan sudah terintegrasi pada aplikasi Gobus dan *website* teman bus hal tersebut memudahkan masyarakat dalam mengetahui perkembangan dari bus Trans Semanggi Suroboyo



Gambar 1. Akun Instagram Trans Semanggi Suroboyo
Sumber : Instagram Trans Semanggi Suroboyo

Adapun rute yang dilewati yaitu:

Mulai dari UNESA Lidah Wetan – Jl. Raya Babatan – Jl. Meyjen Yono Suwoyo – Jl. HR. Muhammad – Jl. Meyjen Sungkono – Jl. Kutai – Jl. Bengawan – Jl. Raya Darmo – Jl. Urip Sumoharjo Lalu ke Jl. Basuki Rahmat – Jl. Gubernur Suryo – Jl. Yos Sudarso – Jl. Walikota Mustajab – Jl. Gubeng Pojok – Jl. Meyjend Prof Dr. Moestopo – Jl. Dharmahusada – Jl. Kertajaya – Jl. Manyar Kertoajo – Jl. Raya Kertajaya Indah Melewati juga Bundaran ITS – Jl. Raya ITS – Jl. Raya Kejawan Putih Tambak. Kemudian kembali ke Jl. Raya ITS – Bundaran ITS – Jl. Raya Kertajaya Indah – Jl. Manyar Kertoajo – Jl. Kertajaya – Jl. Dharmahusada hingga menuju UNESA Lidah Wetan kembali. Nah, itulah bagaimana cara pembayaran Trans Semanggi Surabaya dan juga sekilas tentang transportasi bus Trans Semanggi yang meliputi tarif dan juga rutenya.

Trans Semanggi Suroboyo akan melayani pada Jam operasional dari 05.00 - 21.00 WIB dengan tersedia sebanyak total 104 unit bus yang siap melayani penumpang di 6 (enam) rute layanan:

VISA: Journal of Visions and Ideas
Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

Gambar 2. Rute Trans Semanggi Suroboyo
Sumber : Instagram Trans Semanggi Surabaya

Untuk lebih jelasnya rute yang dilalui bus ini yakni mulai dari UNESA Lidah Wetan – Jl. Raya Babatan – Jl. Meyjen Yono Suwoyo – Jl. HR. Muhammad – Jl. Meyjen Sungkono – Jl. Kutai – Jl. Bengawan – Jl. Raya Darmo – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Gubernur Suryo – Jl. Yos Sudarso – Jl. Walikota Mustajab – Jl. Gubeng Pojok – Jl. Meyjend Prof Dr. Moestopo – Jl. Dharmahusada – Jl. Kertajaya – Jl. Manyar Kertoajo – Jl. Raya Kertajaya Indah – Bundaran ITS – Jl. Raya ITS – Jl. Raya Kejawan Putih Tambak. Kemudian kembali ke Jl. Raya ITS – Bundaran ITS – Jl. Raya Kertajaya Indah – Jl. Manyar Kertoajo – Jl. Kertajaya – Jl. Dharmahusada hingga menuju UNESA Lidah Wetan kembali. (Yanuar Ramadhan & Siti Ning Farida,2021).

Hingga di Tahun 2021 melalui gabungan 3 konsorsium operator bus ternama yakni Kalisari, Tentrem, dan Harapan Jaya bekerja sama dengan mendirikan PT. Seduluran Bus Suroboyo untuk menghadirkan Trans Semanggi yang kemudian bus ini melayani perjalanan koridor R3 s.d. R4 (UNESA Lidah-ITS). (Bus Trans Semanggi) Bus yang diperkenalkan pada tahun 2021 ini berjumlah 17 unit dengan rincian 55 15 unit sebagai armada utama dan 2 unit sebagai armada cadangan dan juga sopir yang merangkap menjadi kondektur. Bus ini beroperasi mulai pukul 05.00 WIB hingga pukul 21.00 WIB dengan kapasitas 67 penumpang, diharapkan mampu menjadi layanan transportasi yang diunggulkan guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat Kota Surabaya. Fasilitas berupa pendingin udara dan *stock contact* disediakan secara gratis di dalam bus yang bisa digunakan langsung tanpa perlu membawa adaptor. Pemberian perhatian Pemerintah Kota Surabaya juga terwujud dari sama persisnya fasilitas yang ada untuk setiap armada Trans Semanggi berupa pemantauan CCTV demi keamanan dan kenyamanan penumpang selama perjalanan dan penggunaan pangkalan (Pool) dalam perawatan dan pengecekan dari unit Bus Trans Semanggi di Eks Terminal Kedung Cowek.

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

Berdasarkan survei kinerja dari Kementerian Perhubungan, Selasa (14/2/2023), Trans Semanggi Suroboyo telah mengangkut hampir 890.000 penumpang kurun 1 Februari-31 Desember 2022. Keterisian terendah terjadi di bulan perdana pengoperasian atau Februari dengan lebih dari 51.000 penumpang (47,8 persen). Adapun pengangkutan tertinggi terjadi pada Oktober dengan lebih dari 112.000 penumpang (95,9 persen). Rata-rata keterisian penumpang 70,6 persen. Selama 11 bulan itu, Trans Semanggi Suroboyo telah menempuh lebih dari 1,176 juta kilometer layanan. Keterisian yang 70,6 persen itu menjadikan kinerja Trans Semanggi Suroboyo yang terbaik di antara pengoperasian Teman Bus di 10 kota besar di Indonesia. Di bawah itu adalah Solo dengan 65,9 persen, Banyumas (63,6 persen), Banjarmasin (60,5 persen), Medan (51,5 persen), Makassar (45,7 persen), Denpasar (37,8 persen), Bandung (32,9 persen), Yogyakarta (27,2 persen), dan Palembang (24,5 persen). ”Keterisian cukup tinggi di atas 70 persen masih bisa ditingkatkan dengan penyempurnaan layanan dan prasarana serta sarana,” kata Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Djoko Setijowarno, Selasa (14/2/2023).

Adapun sejumlah kendala peningkatan layanan Trans Semanggi Suroboyo, terutama lokasi keberangkatan, yakni stasiun pengisian bahan bakar untuk umum (SPBU) Pertamina di Jalan Raya Lidah Wetan, cuma mampu menampung maksimal 2 bus. Namun, SPBU ini masih menjadi opsi terbaik di sepanjang Jalan Raya Lidah Wetan yang menuju wilayah Menganti, Gresik. Kendala lainnya, koridor 2 itu merupakan jaringan jalan dengan intensitas lalu lintas yang tinggi. Selain itu, sebagian jalan terpakai untuk parkir kendaraan. Akibatnya, bus-bus terjebak kepadatan hingga kemacetan sehingga sulit untuk menjamin ketepatan \waktu layanan. Situasi ini bisa diatasi dengan penerapan jalur khusus bus atau busway.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari pembahasan di atas dapat disimpulkan menurut teori Implementasi dari Edward III yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. dari sisi komunikasi terlihat dapat terimplementasikan dengan baik dilihat dari segi sosialisasi yang terjadi antara instansi dan juga masyarakat yang baik terkait perkembangan dan tata cara mengoperasionalkan Trans Semanggi Suroboyo melalu platform *website*, aplikasi, dan Instagram. Kemudian dari sisi sumber daya tidak cukup terimplementasi dengan baik dilihat dari Bus yang diperkenalkan pada tahun 2021 ini berjumlah 17 unit dengan rincian 15 unit sebagai armada utama dan 2 unit sebagai armada cadangan dan mampu mengangkut 67 penumpang dan masing-masing bus hanya terdiri dari sopir saja tanpa kondektur sehingga sopir merangkap juga menjadi kondektur

Lalu untuk disposisi terimplementasi dengan baik dikarenakan tidak ada kecenderungan salah satu birokrat dalam pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan dikarenakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan lebih khusus lagi pada kepentingan warga. yang

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

terakhir yaitu struktur birokrasi yang sudah terimplementasi dengan baik guna mewujudkan Kota Surabaya *smart mobility* dibuktikan dengan terbentuknya kerja sama antara Kemenhub RI, Dishub Kota Surabaya, PT Seduluran Bus Suroboyo dan Perum DAMRI. dikarenakan Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerja sama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia maka hal ini akan menyebabkan sumber daya sumber daya menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan.

Saran yang diberikan penulis dalam penelitian ini yaitu agar implementasi yang belum optimal agar lebih diperhatikan dan dioptimalkan dari segala aspek juga mewujudkan pelayanan publik yang baik dan berintegrasi kepada visi dan misi Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo. (2014). Manajemen Pembangunan Transportasi. Yogyakarta : Graha Ilmu.

Cantika, D. P., & Kurniawan, B. (2022). Implementasi Kebijakan Pelestarian Cagar Budaya (Studi: Eksistensi Museum Sepuluh Nopember di Kota Surabaya). Publika, Vol. 10

Cantika, D. P., & Kurniawan, B. (2022). Implementasi Kebijakan Pelestarian Cagar Budaya (Studi: Eksistensi Museum Sepuluh Nopember di Kota Surabaya). Publika, Vol. 10 No. 4.

Dephub.go.id. (2021). Menuju Transportasi Perkotaan yang Ramah dan Nyaman. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved Mei 2023, from https://dephub.go.id/post/read/menuju-transportasi-perkotaan-yang-ramah-dan-nyaman

Dephub.go.id. (2021). Menuju Transportasi Perkotaan yang Ramah dan Nyaman. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved Mei 2023, from https://dephub.go.id/post/read/menuju-transportasi-perkotaan-yang-ramah-dan-nyaman

Hardani, N. H. A. H. A. R. A. Fardani, J. Ustiawaty, E. F. Utami, D. J. Sukmana, and R. R. Istiqomah, Buku Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif. Yogyakarta: Pustaka Ilmu, ISBN: 978-623-7066-33-0, 2015.

Kota Surabaya. 2018. Transportasi dan Pariwisata. Surabaya : Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya.

Kota Surabaya. 2018. Transportasi dan Pariwisata. Surabaya : Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya.

Mediastika, C. E., & Anggraini, L. D. (2023). Penggunaan Angkutan Umum untuk Membangun Life-Skill Siswa Buta dan Empati Sesama. *Aksiologiya: Jurnal*

Vol 4 No 3 (2024) 1372 – 1384 E-ISSN *2809-2058* P-ISSN 2809-2643
DOI: 47467/visa.v4i3.2882

Pengabdian Kepada Masyarakat, *7*(3). https://doi.org/10.30651/aks.v7i3.17162

MERDEKANEWS.COhttps://harianrakyat.com/nasional/read/258/Teman-Bus-SurabayaTrans-Semanggi-Suroboyo-Resmi-Beroperasi

Pradana, G. W., Meirinawati, Tauran, & Falaq A. A., M. N. (2022). Importance-Performance Analysis (IPA) on the Service Quality of Suroboyo Trans Semanggi Bus in Indonesia. *SHS Web of Conferences*, *149*, 03015. https://doi.org/10.1051/shsconf/202214903015

Putri, D. N., Fatah, Z., & Pramudiana, I. D. (2024). Analisis Pelayanan Transportasi Publik Feeder Wira Wiri di Kota Surabaya. In *Ika Devy Pramudiana SAP* (Vol. 2, Issue 1).

Ramadhan, Y., Siti,), & Farida, N. (n.d.). *ANALISIS BAURAN PEMASARAN TRANSPORASI BUS TRANS SEMANGGI*.

S. Saleh, Analisis Data Kualitatif. Bandung: Pustaka Ramadhan, ISBN: 979604-304-1, 2017.

Trotoar, R., Kaki, P., Terjadinya, M., Moda, I., & Surabaya…, K. (2023). Redesign of Sidewalk for Pedalists to Support Capital Integration in The City of Surabaya (Case Study: Jalan Raya Lidah Wetan, Kota Surabaya). In */MITRANS* (Vol. 1, Issue 2).