

# **PILIHAN RASIONAL MASYARAKAT SURABAYA DALAM MENGUNAKAN SUROBOYO BUS**

**Dian Syafira**

Program Studi S1 Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya  
diansyafira16040564089@mhs.unesa.ac.id

**Sugeng Harianto**

Program Studi S1 Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya  
sugengharianto@unesa.ac.id

## **Abstrak**

Suroboyo Bus adalah suatu alat transportasi publik yang menggunakan alat transaksi berupa sampah plastik dengan kategori botol plastik atau gelas plastik. Masyarakat Surabaya yang masih rendah dalam menggunakan transportasi publik sehingga diciptakannya transportasi publik dengan fasilitas-fasilitas yang unik untuk mendapatkan ketertarikan masyarakat. Pada penelitian ini akan menjawab permasalahan tentang pilihan rasional masyarakat Surabaya dalam menggunakan Suroboyo Bus. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik dan sumber daya dari pengguna Suroboyo Bus. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi. Subjek kajian penelitian ini adalah penumpang Suroboyo Bus dengan kategori usia, jenis kelamin dan status pekerja/pelajar sebagai acuan. Teknik analisis untuk membedah penelitian ini meliputi teori pilihan rasional oleh James S. Coleman. Pada teori ini memiliki dua unsur utama yaitu aktor dan sumber daya. Aktor adalah individu yang memiliki pilihan untuk mencapai suatu tujuan. Aktor dalam penelitian ini adalah penumpang Suroboyo Bus. Penumpang Suroboyo Bus memiliki dua karakteristik yakni penumpang dengan tujuan penggunaan sebagai transportasi keseharian dan penumpang latah yang memanfaatkan Suroboyo Bus untuk sekedar mencoba dan eksistensi di dunia maya. Sumber daya sebagai unsur kedua merupakan suatu yang dimiliki aktor untuk dapat memaksimalkan usaha sehingga membantu mencapai tujuan. Pada sumber daya terbagi atas dua kategori yakni sumber daya dari aktor dan objek penelitian. Sumber daya aktor dilihat dari kepemilikan sampah plastik yang digunakan untuk dapat menaiki Suroboyo Bus. Fasilitas dari Suroboyo Bus adalah sumber daya dari objek penelitian. Pilihan rasional masyarakat Surabaya dalam memilih Suroboyo Bus memiliki empat kategori yakni dari fasilitas Suroboyo Bus, kepemilikan kendaraan bermotor, kenyamanan dan keamanan, serta eksistensi media sosial.

**Kata Kunci** :*Pilihan rasional, Aktor, Sumber Daya, Suroboyo Bus.*

## **Abstract**

Suroboyo Bus is a public transportation tool that uses plastic waste transaction with plastic bottle or plastic cup. Surabaya people are still low in using public transportation so that the creation of public transportation with interesting facilities to get a community interest. In this study will answer the problem of rational choice of Surabaya people in using Suroboyo Bus. The purpose of this research is to know the characteristics and resources of the user Suroboyo

Bus. The research methods used are qualitative with data collection techniques in the form of observations, interviews and documentation. The subject of this study is Suroboyo Bus passenger with age category, gender and worker/student status as reference. The analytical techniques for dissecting this research include a rational choice theory by James S. Coleman. In this theory it has two main elements of actors and resources. Actors are individuals who have a tastefully to achieve a goal. The actors in this study were passengers of Suroboyo Bus. Passenger Suroboyo Bus has two characteristics that are passengers with the purpose of use as transportation of daily life and passengers who utilize Suroboyo Bus to just try and existence in cyberspace. The resource as a second element is an actor to be able to maximize the effort to achieve the goal. The resources are divided into two categories i.e. resources from actors and research objects. The actors' resources are viewed from the plastic waste ownership used to be able to use Suroboyo Bus. Facilities of Suroboyo Bus are the resources of the research object. Rational choice of Surabaya people in choosing Suroboyo Bus has four categories namely from Suroboyo Bus facility, vehicle ownership, comfort and security, and the existence of social media.

**Keywords:** *Rational choice, Actor, Resource, Suroboyo Bus*

## PENDAHULUAN

Transportasi umum sering diartikan sebagai alat untuk membantu manusia berpindah tempat. Pada transportasi umum terdapat jarak pendek dan jauh dalam perpindahan penumpang. Indonesia memiliki beberapa kategori transportasi umum dalam Kota yaitu *Mass Rapid Transit* (MRT), bis, dan angkot. Namun, transportasi umum di Indonesia masih menyisakan beberapa problematika. Hal ini terlihat dari beberapa penelitian yang mengangkat kasus transportasi umum di Indonesia.

Pertama terdapat dalam penelitian mengenai pemilihan moda transportasi oleh mahasiswa universitas Lampung. Pada penelitian yang pertama ini memiliki 10 variabel yang terdiri atas variabel jenis kelamin, waktu perjalanan, jarak, biaya/ongkos, kepemilikan SIM dan

kendaraan bermotor, pertimbangan kecepatan, keamanan, kenyamanan, dan biaya. Dari kesepuluh variabel tersebut yang memiliki pengaruh tinggi dalam pemilihan moda transportasi adalah variabel kepemilikan kendaraan pribadi dan pertimbangan kenyamanan (Ekamarta, 2018). Kepemilikan kendaraan pribadi adalah faktor utama yang membuat masyarakat memilih untuk tidak menggunakan transportasi umum. Pada tingkat kenyamanan dan keamanan seharusnya dimiliki oleh semua transportasi umum. Kedua variabel tersebut ditambahkan dengan variabel keefisiensi waktu dimana terdapat di dalam penelitian (Purba, 2016) dengan mengambil lokasi penelitian di Kota Medan. Penelitian ini melihat bahwa variable biaya atau ongkos perjalanantidak

berpengaruh terhadap pemilihan transportasi umum.

Penelitian ketiga adalah penelitian yang dilakukan di transportasi umum Trans Jogja dengan mengusung tema minat masyarakat Jogja dalam memilih Trans Jogja (Astuti, 2012). Pemilihan transportasi umum Trans Jogja oleh masyarakat Jogja adalah untuk menghemat biaya perjalanan dan sarana dan prasana yang memadai. Namun, faktor penghambat dari penggunaan Trans Jogja adalah efisiensi waktu menunggu bus, kurangnya halte, dan tidak adanya *self-line* untuk Trans Jogja sehingga terjebak macet saat *rush-hour*. Beda halnya dengan penelitian (Kawengian, 2017) dengan judul Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengamati perilaku penumpang sebagai cara mengetahui karakteristik penumpang. Hasil penelitian ditemukan bahwa pengguna moda transportasi umum didominasi oleh pria, berusia <24 tahun, kategori dominasi Mahasiswa, belum berpenghasilan, hanya memiliki satu unit sepeda motor.

Perbedaan antara penelitian terdahulu yang telah dipaparkan di atas dengan penelitian ini adalah dilihat dari segi metode, fokus penelitian, dan teori penelitian. Pada penelitian terdahulu dominan menggunakan

metode kuantitatif dengan pengumpulan data berupa kuisisioner. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pengumpulan data yaitu wawancara mendalam. Pada segi fokus penelitian perbedaan tersebut tergantung dengan variabel yang diangkat oleh masing-masing penelitian terdahulu. Fokus penelitian pada penelitian terdahulu dominan mengangkat pengaruh dari kepemilikan kendaraan bermotor, kenyamanan, keamanan, dan sosial ekonomi penumpang. Pada penelitian ini berfokus pada pilihan rasional masyarakat Surabaya dalam memilih Suroboyo Bus. Penelitian terdahulu yang telah dijelaskan di atas hanya terdapat satu penelitian yang berasal dari ilmu pengetahuan sosiologi sedangkan kedelapan sisanya berasal dari ilmu pengetahuan teknik dan ekonomi. Minimalisasi penelitian sosiologi pada tema transportasi publik ini menjadikan penelitian ini berbeda dan unik untuk diteliti. Berdasarkan pendahuluan masalah di atas, penelitian ini akan menjawab secara empiris permasalahan mengenai pilihan rasional masyarakat Surabaya dalam menggunakan Suroboyo Bus. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisa karakteristik pengguna Suroboyo Bus dan untuk menganalisa sumber daya dari pengguna Suroboyo Bus.

## **METODE PENELITIAN**

Sesuai dengan judul penelitian “Pilihan Rasional Masyarakat Surabaya dalam Menggunakan Suroboyo Bus” sehingga penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif. Menurut Kirk & Miller dalam Nasution (1998:23) menerangkan bahwa kualitatif merupakan tradisi dalam ilmu sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan manusia dalam keabsahannya dimana berhubungan dengan orang lain serta menggunakan bahasa dan istilah (Rahmat, 2009). Teori yang digunakan sebagai pisau bedah penelitian ini adalah teori pilihan rasional dari James S. Coleman. Pada teori ini menjelaskan bahwa pilihan rasional terdiri atas dua unsur yaitu aktor dan sumberdaya. Aktor disini adalah penumpang Suroboyo Bus sedangkan untuk sumber daya adalah Suroboyo Bus tersebut.

Subjek penelitian dalam penelitian ini adalah penumpang Suroboyo Bus. Peneliti menggunakan teknik purposive dalam pemilihan subjek. Observasi awal yang dilakukan peneliti sehingga dapat digunakan untuk menentukan subjek penelitian yaitu dengan mengkategorikan menurut gender, usia, status, penghasilan, dan lain-lain. Terdapat tiga kategori dalam menentukan subjek penelitian ini yaitu gender, usia, dan status bekerja atau pelajar. Dalam kategori

gender dibagi menjadi dua yaitu laki-laki dan perempuan. Kategori usia dibagi menjadi tiga kategori yaitu remaja, dewasa dan tua. Pada kategori status dilihat dari kesibukan penumpang seperti pelajar atau pekerja.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi dan wawancara mendalam. Observasi dilakukan dari koridor jurusan Purabaya - Rajawali dengan pemberhentian akhir kembali ke Purabaya. Pada koridor jurusan ITS - UNESA diawali dengan halte ITS sampai ke halte UNESA. Koridor yang baru diresmikan tahun 2019 adalah koridor Merr. Pada observasi ini peneliti dibantu oleh indra penglihatan dan pendengaran. Wawancara dilakukan berdasarkan pada pedoman wawancara yang telah disusun sebelumnya. Wawancara dilakukan di dalam Suroboyo Bus. Keterbatasan waktu dalam melakukan wawancara mengharuskan peneliti dengan siaga meminta kontak subjek penelitian sebagai cara untuk dapat berhubungan dan mengontak apabila data yang dibutuhkan kurang lengkap sehingga penelitian tidak hanya terjadi di dalam bis namun di lokasi yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. Lokasi yang dijadikan tempat wawancara adalah rumah subjek penelitian.

Tahapan analisis data dalam konsep Miles & Hubberman dalam buku Sugiyono terdapat empat tahap. Keempat tahap tersebut adalah pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada tahap pengumpulan data peneliti melakukan observasi, wawancara mendalam pada subjek penelitian, dan dokumentasi pada objek sekitar. Observasi dilakukan di dalam Suroboyo Bus dimana melihat keadaan dan kegiatan yang dilakukan penumpang. Beberapa penumpang tersebut akan dipilih salah satu yang dijadikan subjek penelitian. Pemilihan subjek penelitian dilihat dari konsistensinya menggunakan Suroboyo Bus. Wawancara mendalam akan dilakukan di luar Suroboyo Bus apabila data yang didapatkan tidak mencukupi. Dokumentasi dilakukan di dalam Suroboyo Bus dan lokasi wawancara di luar Suroboyo Bus.

Tahapan kedua adalah reduksi data yang digunakan sebagai proses pemilihan dan pemusatan perhatian pada penyederhanaan, dan reduksi data kasar dari catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dilakukan continue selama penelitian berlangsung. Tujuan reduksi data adalah memusatkan, mengategorikan, mengarahkan data sehingga pada kesimpulan dapat ditarik dan diverifikasi. Penelitian ini melakukan

tahapan reduksi data dengan awalan mencari data dari observasi dan wawancara mendalam pada subjek penelitian. Kedua Teknik itu dilakukan untuk dapat mencari data utama dari penelitian ini. Data yang didapat masih dicatat di catatan kasar peneliti.

Tahap penyajian data terdiri atas uraian naratif, bagan, hubungan antar kategori dan flowchart. Penelitian kualitatif menggunakan uraian naratif dalam menghasilkan tulisan. Penggunaan uraian naratif ini berguna untuk menjelaskan dengan detail hasil penelitian yang telah dilakukan peneliti. Bagan menjadi suatu penyajian data yang bertujuan untuk memudahkan peneliti dalam meringkas suatu data sehingga mudah untuk dipahami. Pada penelitian ini menggunakan tahap penyajian data berupa uraian naratif. Pemilihan uraian naratif disebabkan hasil penelitian yang tidak memiliki data yang sesuai untuk dijadikan bagan, *table* atau *flowchart*.

Tahapan terakhir adalah penarikan kesimpulan. Penarikan kesimpulan bertujuan untuk meringkas suatu penulisan. Kesimpulan akan diverifikasi selama penelitian dilakukan. Verifikasi tersebut dapat menjadi suatu tinjauan ulang pada catatan lapangan. Data kasar yang didapat

saat observasi dan wawancara pada subjek penelitian selanjutnya diuraikan pada hasil penelitian. Penguraian pada hasil penelitian berupa naratif kemudian diringkas Kembali untuk dijadikan kesimpulan pada penelitian ini.

## KAJIAN PUSTAKA

Teori pilihan rasional dipopulerkan oleh James S. Coleman dengan karyanya berupa jurnal berjudul *rationality and society* pada tahun 1989 yang bertujuan untuk menyebarkan pemikiran yang berdasar pada perspektif pilihan rasional. Coleman menerbitkan buku dengan judul *foundations of sosial theory* dan berpengaruh dalam perspektif pilihan rasional. Pada tahun 1992 Coleman menjadi *The American Sociological Assaciation* dan memanfaatkan forum tersebut untuk memajukan teori pilihan rasional dengan menamakannya sebagai *The Rational Reconstruction of Society*.

Menurut Coleman individu bertindak secara sengaja ke arah suatu tujuan dimana tindakan itu terbentuk oleh nilai-nilai dan pilihan-pilihan (Rejeki, 2019). Setiap orientasi memiliki varian keistimewaan. Pilihan rasional melihat aktor cenderung akan memilih tindakan untuk pemaksimalan perolehan kebutuhan atau manfaat dan

keinginan aktor. Tindakan individu manusia akan memilih secara optimal dimana preferensi individu yang diberi peluang atau kendala yang dihadapi. Hal ini berarti individu dimana sebagai aktor sosial berusaha keras untuk mencapai tujuannya. Menurut Abell optimalitas terjadi ketika tidak adanya tindakan sosial yang disukai oleh individu dibandingkan tindakan yang dipilih. Hal ini bukan berarti tindakan yang diadopsi aktor adalah yang terbaik dalam hal penilaian di luar objektif. Seringkali terlihat bahwa tindakan inidividu itu bukan untuk dirinya sendiri namun dalam pilihan rasional sosiologis hal ini diartikan salah arah. Hal ini dapat terjadi jika individu kurang memiliki informasi lengkap atau sumber daya. Pada tahap ini pilihan rasional tidak menjelaskan mengenai pembentukan preferensi individu yang optimal namun mulai dengan memberlakukan ini sebagaimana diberikan. Oleh karena itu, inti dari pemaknaan pilihan rasional adalah individu akan melakukan tindak terbaik mereka sebagai penguat keadaan mereka.

Menurut Coleman, sosiologi memusatkan perhatian pada sistem sosial dimana fenomena makro dijelaskan oleh faktor internalnya, yaitu individu. Pemusatan perhatian pada individu karena adanya intervensi untuk menciptakan

perubahan sosial. Menurut Coleman, teori sosial harus dapat mempengaruhi kehidupan sosial melalui intervensi tersebut. Intervensi adalah sebuah campur tangan dari seseorang, dua orang atau lebih seperti Negara. Adanya intervensi diharapkan dapat menciptakan sebuah perubahan sosial. Individu memegang kuasa peranan dalam sistem sosial. Pada dasarnya, individu yang dapat menentukan berjalannya suatu sistem.

Tindakan individu tersebut memiliki suatu tujuan yang ditentukan oleh nilai dan preferensi (pilihan). Terdapat dua unsur utama dari teori pilihan rasional milik Coleman yaitu Aktor / individu dan sumber daya. Kunci dari konsep pilihan rasional Coleman adalah aktor dan sumber daya dimana “interaksi dan organisasi sosial berkuat diantara transaksi mereka yang memiliki dan mereka yang mencari sumber daya”. Menurut Coleman, aktor dianggap sebagai individu yang memiliki tujuan dan suatu pilihan yang bernilai dasar dan digunakan untuk menentukan pilihan atas pertimbangan secara mendalam berdasarkan kesadarannya. Sumber daya adalah suatu yang dapat dikontrol oleh aktor atas kepentingan tertentu. Peneliti dalam hal ini akan melihat bagaimana cara penumpang Suroboyo Bus dalam mengambil sebuah

tindakan atas penawaran fasilitas dari Suroboyo Bus, tentunya tindakan aktor penumpang akan mempertimbangkan nilai dan pilihan-pilihan yang bisa aktor ambil untuk memaksimalkan kebutuhan, manfaat dan keinginan aktor. Pertimbangan nilai dari pilihan-pilihan dan tindakan yang diambil oleh aktor inilah yang nantinya akan peneliti telusuri.

Coleman menjelaskan bahwa dalam sistem sosial terdapat basis minimal untuk sistem sosial yaitu dua orang aktor untuk mengendalikan sumber daya yang menarik perhatian bagi individu lain. Aktor selalu memiliki tujuan dimana masing-masing bertujuan untuk memaksimalkan kepentingannya dengan berciri khas saling tergantung pada tindakan aktor tersebut. Peneliti dalam hal ini akan melihat bagaimana cara penumpang Suroboyo Bus dalam mengambil sebuah tindakan atas penawaran fasilitas dari Suroboyo Bus, tentunya tindakan aktor penumpang akan mempertimbangkan nilai dan pilihan-pilihan yang bisa aktor ambil untuk memaksimalkan kebutuhan, manfaat dan keinginan aktor. Pertimbangan nilai dari pilihan-pilihan dan tindakan yang diambil oleh aktor inilah yang nantinya akan peneliti telusuri.

Teori pilihan rasional dari Coleman memiliki tiga bahasan pokok. Pertama,

perilaku kolektif di mana Coleman memandang teori pilihan rasional dapat digunakan untuk menjelaskan semua fenomena makro, bukan hanya hal-hal yang bersifat teratur dan stabil. Menurut Coleman, karakteristik perilaku kolektif adalah adanya pemindahan sederhana dan rasional atas tindakan-tindakan seseorang terhadap aktor yang lain, dilakukan secara sepihak, bukan sebagai bagian dari suatu pertukaran (Ritzer, 2012: 764). Penelitian ini mencoba melihat adakah perilaku kolektif oleh aktor yang menjadi pilihan rasional para aktor dalam tindakan efisien dalam memilih Suroboyo Bus sebab menilai perilaku kolektif sebagai cara untuk memaksimalkan keuntungan.

Kedua, lembaga sosial di mana menciptakan sebuah norma dan aturan-aturan yang ada di masyarakat dimana hal tersebut dapat menghambat aktor dalam menggapai tujuannya. Menurut Coleman munculnya norma-norma dipelihara dan diprakarsai oleh orang-orang yang melihat keuntungan-keuntungan atas tunduknya masyarakat terhadap norma-norma itu. Ketiga, aktor korporat, konsep ini memiliki penjabaran bahwa seorang aktor tidak dapat bergerak dari segi kepentingan diri sendiri, seorang aktor harus bertindak pada kepentingan kolektivitas. Tetapi di sisi lain, dalam pandangan pilihan rasional, aktor

korporat maupun aktor manusia memiliki tujuan. Struktur korporat seperti halnya dalam organisasi sangat memungkinkan di dalamnya terdapat aktor manusia yang memiliki tujuan sendiri. Artinya tujuan manusia tersebut tidak memiliki kesamaan dengan tujuan korporat. Menurut Coleman dalam Arisandi terdapat tiga pokok bahasan (perilaku kolektif, norma-norma dan aktor korporat) yang disebut sebagai foundation of sosial theory, ketiganya bagi Coleman memiliki saling ketertarikan satu sama lain dan mengandung orientasi positivistic.

Dalam teori pilihan rasional terdapat dua pemaksa tindakan yaitu keterbatasan sumber daya dan lembaga sosial. Setiap aktor memiliki tingkat akses yang berbeda pada sumber daya. Aktor yang memiliki akses sumber daya yang besar atau banyak dapat dengan mudah digunakan untuk menggapai tujuannya. Aktor yang minim akan akses sumber daya maka akan lebih sulit untuk meraih tujuannya. Pada konteks mengejar tujuan, aktor akan memperhitungkan biaya yang dikeluarkan untuk melakukan suatu tindakan selanjutnya. Hal ini terjadi karena aktor sadar akan keberadaan sumber daya yang terbatas sehingga mengakibatkan aktor tidak mengejar tujuan tersebut karena dapat



mengancam peluangnya untuk meraih tujuannya yang lain.

## **PEMBAHASAN**

Kemampuan manusia untuk dapat berpikir dan bertindak secara rasional dilihat sebagai capaian tertinggi yang hanya dapat dicapai oleh manusia diantara makhluk hidup lainnya (Hidayat, 2016). Tindakan rasional manusia terjadi akibat adanya suatu peristiwa atau kejadian yang mengharuskan manusia untuk dapat melakukan suatu tindakan yang tepat atas keputusannya. Keputusan tersebut tidak terlepas dari dampak positif dan negative dari tindakan yang diambil.

Pemilihan transportasi dalam mobilitas masyarakat setiap hari mengharuskan suatu tindakan rasional. Hal ini disebabkan agar masyarakat dapat memilih transportasi yang tepat untuk dapat membantu mobilitas mereka setiap hari. Tindakan rasional tersebut memiliki suatu pilihan karna keberagaman bentuk transportasi pada saat ini. Transportasi dapat bersifat publik maupun pribadi. Transportasi publik diartikan sebagai suatu kendaraan yang dapat digunakan oleh masyarakat umum untuk mobilitas mereka dan perlu membayar ongkos untuk menggunakannya.

### **Fasilitas**

Suroboyo Bus terealisasi atas kerjasama antara Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya. Keikutsertaan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya dalam terealisasinya Suroboyo Bus adalah untuk pengoptimalisasi pemanfaatan dan pemilihan sampah. Suroboyo Bus adalah sebuah transportasi umum dengan penggunaan alat transaksi berupa sampah botol plastik. Tepat tanggal 7 April 2018 Suroboyo Bus diresmikan dan dioperasionalkan dengan jumlah armada sebanyak 8 unit Suroboyo Bus Merah. Pada tanggal 5 September 2018 dioperasikannya Bus Tumpuk Kuning sebanyak 2 buah yang didonasikan oleh Bank Mayapada untuk ikut serta mendukung moda transportasi publik di Surabaya.

Jumlah maksimal penumpang Suroboyo Bus Merah sebanyak 60 orang dimana 40 orang duduk dan 20 orang berdiri. Pada Suroboyo Bus Merah menyediakan kursi khusus untuk perempuan dan lansia. Tempat duduk memiliki 4 kategori yang dibedakan dengan warna kursi. Kursi berwarna pink diperuntukkan penumpang perempuan, merah untuk lansia dan ibu hamil. Kursi orange untuk umum (laki-laki maupun wanita) dan kursi penyandang difabel

Berbeda halnya dengan Bus Tumpuk Kuning yang dapat menampung 70 orang tanpa ada yang berdiri. Bus Tumpuk Kuning ini memiliki dua tingkat. Tingkat satu diisi sebanyak 20 kursi sedangkan tingkat dua 50 kursi. Tempat duduk tidak memiliki kategori warna seperti Suroboyo Bus Merah karena dapat menampung banyak penumpang dalam sekali angkut. Rute Bus Tumpuk Kuning ini hampir sama dengan rute Selatan – Utara namun perbedaannya adalah bus ini tidak sampai ke halte Rajawali. Rute ini berputar di Jalan Tugu Pahlawan dengan rute sebanyak 35 halte stop.

Menurut Kotler, fasilitas adalah segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik yang sengaja disediakan pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen (Sofyan & Ari Pradhanawati & Hari Susanta Nugraha, 2013). Fasilitas merupakan salah satu kelebihan untuk dapat menarik perhatian konsumen. Fasilitas yang diusung dari Suroboyo Bus adalah adanya perbedaan warna kursi untuk membedakan prioritas penumpang seperti lansia, ibu hamil, wanita, dan anak-anak. Pada kursi warna merah muda dikhususkan untuk penumpang wanita. Kursi ini berjumlah 12 buah dan terletak di bagian depan dekat dengan supir bis sampai dengan bagian tengah. Pada kursi merah diperuntukkan untuk ibu hamil, lansia dan

anak-anak. Jumlah kursi berwarna merah adalah 4-6 buah. Kursi ini terletak di belakang kursi merah. Pada kursi warna jingga diperuntukkan untuk umum dimana biasa digunakan untuk pria dan wanita. Kursi jingga berjumlah 22 – 24 buah dan terletak di bagian belakang. Adanya perbedaan warna kursi digunakan untuk seluruh strata usia dan jenis kelamin dapat mendapatkan akses penuh dalam menggunakan Suroboyo Bus. Tujuan inovasi perbedaan warna kursi Suroboyo Bus adalah untuk memberikan prioritas pada golongan masyarakat yang lebih membutuhkan. Golongan masyarakat yang masuk dalam prioritas Suroboyo Bus adalah ibu hamil, lansia dan anak-anak. Hal ini menjadi salah satu pembeda antara Suroboyo Bus dan kendaraan publik lainnya.

Suroboyo Bus juga memiliki tombol bel untuk akses penumpang apabila akan turun di halte berikutnya. Bel ini berjumlah 12 – 14 buah yang terletak di bagian lorong bis dan dekat dengan kursi penumpang. Hal ini membantu penumpang untuk memberi tahu sopir akan pemberhentiannya. Disediakkannya *Closed Circuit Television* (CCTV) dan AC sebagai fasilitas lainnya menjadikan penumpang semakin nyaman dengan menggunakan Suroboyo Bus. CCTV di dalam bis digunakan untuk memantau

keadaan di dalam bis saat bis beroperasi. Hal ini dapat digunakan pihak bis untuk mengetahui apabila terdapat tindak kejahatan dan pelecehan seksual oleh penumpang di dalam bis. Jumlah dari CCTV di Suroboyo Bus adalah 9 buah yang berada di dalam dan 4 buah yang terletak bagian luar bis.

Tabel 1 Rute Suroboyo Bus

Rute Selatan – Utara (Purabaya – Rajawali)	Halte Purabaya - Halte Dukuh Menanggal - Halte Siwalankerto - Halte Taman Pelagi - Halte RS Bhayangkara - Halte UBHARA - Halte PUSVETMA - Halte Wonokromo - Halte Joyoboyo - Halte Museum BI - Halte Rumah Sakit Darmo - Halte Pandegiling - Halte Basra - Halte Kaliasin - Halte Embong Malang - Halte Blauran - Halte Pringadi - Halte Pasar Turi - Halte Masjid Kemayoran - Halte Indrapura - Halte Rajawali
Rute Utara – Selatan (Rajawali – Purabaya)	Halte Rajawali - Halte Jembatan Merah - Halte Veteran - Halte Tugu Pahlawan - Halte Alun Alun Contong - Halte Siola - Halte Tunjungan - Halte Simpang Dukuh - Halte Gubernur Suryo - Halte Pangsud - Halte Sono Kembang - Halte Urip Sumoharjo - Halte Pandigiling - Halte Mojopahit - Halte Darmo - Halte Marmoyo - Halte Joyoboyo - Halte RSAL - Halte Margorejo - Halte UIN - Halte Siwalankerto - Halte Kerto Menanggal - Terminal Purabaya
Rute Barat – Timur (Unesa – ITS)	Halte Unesa – Halte HR Muhammad – Halte Mayjen Sungkono – Halte Adityawarman – Halte Kutai – Halte Bengawan – Halte RS Darmo – Halte Basuki Rahmat – Halte Kaliasin – Halte Embong Malang – Halte Siola – Halte Tunjungan – Halte Gubernur Suryo – Halte Yos Sudarso – Halte Balaikota - Halte Walikota Mustajab - Halte Grand City – Halte RSUD Dr. Soetomo – Halte Unair B – Halte Kertajaya – Halte Samsat Manyar – Halte KONI – Halte Kertajaya Indah –

Rute Timur – Barat (ITS – Unesa)	Halte ITS – Halte Kertajaya Indah – Halte Manyar Sabrangan – Halte Gubeng Kertajaya – Halte Lapangan Hockey – Halte SMAN 4 – Halte Monkasel – Halte Delta – Halte Panglima Sudirman – Halte Urip Sumoharjo – Halte Santa Maria – Halte Bengawan – Halte Kutai – Halte Mayjend Sungkono – Halte Taman Makam Pahlawan – Halte Putat Gede – Halte Pradah Kali Kendak – Halte Graha Family – Halte Supermall – Halte UNESA
Rute MERR	Halte Gunung Anyar Timur 2 – Halte Gunung Anyar Lor 2 – Halte Rungkut Madya 2 – Halte Penjaringan Asri – Halte Pandugo 2 – Halte STIKOM – Halte Semampir – Halte Semolowaru 2 – Halte Univ. Katalik – Halte Kopertis – Halte RS Haji 2 – Halte ITS – Halte Kertajaya Indah – Halte Galaxy 2 – Halte UNAIR 2 – Halte Mulyorejo 2 – Halte Kalijudan 2 – Halte RSIA 2 – Halte Kalijudan 1 – Halte Mulyorejo 1 – Halte UNAIR 1 – Halte Galaxy 1 – Halte KONI MERR – Halte RS Haji 1 – Halte SMPN 19 – Halte ITATS – Halte Semolowaru 1 – Halte Sentra UKM – Halte Kedung Baruk – Halte Pandugo 1 – Halte Rungkut Madya 1 – Halte Gunung Anyar Lor 1 – Halte Gunung Anyar Timur 1

Sumber: <http://surabaya.tribunnews.com>

Fasilitas lain dari Suroboyo Bus adalah aplikasi GoBis. Aplikasi ini bertujuan untuk mengetahui keberadaan Suroboyo Bus dengan menggunakan *Global Positioning System* (GPS). Pada aplikasi Gobis terdapat 4 GPS untuk rute Purabaya – Rajawali, Unesa – ITS, Merr, dan bis tumpuk. Rute Selatan - Utara yaitu Purabaya – Rajawali dimulai pada halte Purabaya hingga Jalan Rajawali. Pada rute ini memiliki 42 halte *stop*. Waktu tempuh perjalanan pulang pergi

sekitar 150 menit. Jumlah armada pada rute Selatan – Utara adalah 5 bis. Pada rute Barat – Timur memiliki 36 halte *stop* dengan perkiraan waktu tempuh 150 menit. Armada yang menyusuri rute ini terdapat 3 – 4 bis. Rute Barat – Timur ini menjadi rute terpanjang dibandingkan rute lain dengan menyusuri jalan sepanjang 20 km.

Rute Merr dimulai dari jalan Kenjeran sampai Jalan Gunung Anyar. Pada jalan Gunung Anyar dimulai dari U-Turn di Jalan Gunung Anyar Timur. Kemudian menuju Utara sampai U-Turn ketiga Jalan Kenjeran dimana mengarah ke Kenjeran Park. Halte stop pada rute ini sebanyak 35 halte. Jumlah armada pada rute Merr sebanyak 3 – 4 buah dengan waktu tempuh (Pulang – Pergi) sekitar 130 menit. Ivan Wahyudrajad selaku Kepala Dishub Kota Surabaya mengatakan bahwa:

“Dengan menggunakan aplikasi GoBis, penumpang yang menunggu bisa mengetahui posisi terakhir dari bus tersebut. Selain itu, pada aplikasi GoBis termuat informasi tentang e-ticketing bus AKDP dan AKAP serta angkutan umum mikrolet. Penambahan 10 unit armada Suroboyo Bus sehingga jumlah totalnya adalah 20 unit armada yang terdiri atas 18 unit Suroboyo Bus dan dua unit bus bertingkat. etika angkutan umum ini bisa menjadi alternatif, maka jalan tidak akan macet. Nah, ketika jalan tidak macet, maka perekonomian pun akan lancar, efisiensi kota jadi lebih baik.” (erwin prima, 2018)

## **Karakteristik Sistem Transportasi**

Adon Nasrullah dalam bukunya berjudul *Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikannya* mengungkapkan bahwa faktor perbedaan karakteristik sistem transportasi menjadi faktor penting dalam pemilihan moda transportasi (Jamaludin, 2017). Faktor tersebut dijelaskan sebagai berikut:

### **1. Waktu Perjalanan Relatif**

Perkembangan moda transportasi sangat mempengaruhi aspek waktu perjalanan dalam pemilihan moda transportasi. Aspek waktu perjalanan relatif dapat dilihat dari rasio waktu perjalanan dari satu daerah ke daerah lain. Dalam angkutan umum, waktu perjalanan dimulai dari perjalanan menuju ke tempat penjemputan penumpang, lama menunggu angkutan datang, waktu perjalanan dalam angkutan, dan waktu berjalan ke tempat tujuan.

Faktor waktu perjalanan relatif dimulai dari penumpang melakukan perjalanan menuju ke halte terdekat dari masing-masing rumah atau tempat awal. Indikator kedua yaitu lama penumpang menunggu bis datang. Hal ini tergantung dengan prediksi masing-masing penumpang dimana Suroboyo Bus telah memberikan fasilitas Gobis untuk memantau keberadaan bis sehingga penumpang tidak terlalu lama menunggu bis datang. Indikator waktu

perjalanan dalam angkutan tergantung dengan kondisi jalanan dan pemberhentian terakhir penumpang. Pada indikator terakhir yaitu waktu berjalan menuju ke tempat tujuan tergantung dengan jarak tempat tujuan penumpang dari pemberhentian terakhir penumpang.

Pada indikator pertama perjalanan penumpang menuju halte diperkirakan menghabiskan waktu sekitar 5 – 15 menit. Waktu tempuh perjalanan ini tergantung dengan lokasi rumah penumpang terhadap halte terdekat. Waktu tempuh tersebut dilakukan dengan berjalan kaki. Indikator kedua menjelaskan mengenai lama penumpang menunggu bis di halte dimana waktu yang dihabiskan sekitar 10 – 20 menit. Waktu tunggu tersebut dapat diminimalisasi dengan memanfaatkan aplikasi Gobis. Pada indikator lama perjalanan dalam angkutan dapat diperkirakan minimal 5 menit sampai 1 jam tergantung dengan tujuan perjalanan penumpang. Pada setiap rute Suroboyo Bus memiliki panjang rute yang berbeda sehingga untuk memperkirakan waktu tempuh tergantung dengan tujuan pemberhentian penumpang. Indikator terakhir adalah waktu tempuh dari halte menuju tempat tujuan penumpang. Hal ini

dapat diukur dari jarak halte pemberhentian menuju ke tempat tujuan penumpang.

## **2. Biaya Perjalanan Relatif**

Aspek ini diekspresikan sebagai perbandingan biaya yang diperlukan dalam melakukan perjalanan antara satu moda dengan moda lainnya. Menurut Ortuzar mengungkapkan bahwa elemen-elemen dalam biaya perjalanan berkaitan dengan masalah jarak, waktu, dan kuantitas uang. Pada Suroboyo Bus transaksi biaya berupa sampah botol plastic (Rahmad et al., 2017). Jika dinominalkan ke materi jumlah uang yang dihasilkan oleh satu penumpang Suroboyo Bus adalah Rp. 8.000,-. Hal ini dihitung dari hitungan kasar dimana botol/ gelas plastik kosong dengan berat kurang lebih 20 gram. Salah satu ketentuan pembayaran botol plastik sebanyak 5 buah sehingga ditotalkan beratnya menjadi 100gram dimana pada pasar loak botol plastik dihargai Rp 8.000/ kg. Pada penelitian Tinjauan Hukum Hukum Islam terhadap Sistem Pembayaran Jasa Transportasi Bus Surabaya (Suroboyo Bus) di Kota Surabaya (Rohma, 2019) bahwa transaksi menggunakan botol plastik merugikan pemerintah karena tidak biasa menutupi biaya operasional Suroboyo Bus perhari yang kira-kira setiap unitnya membutuhkan 210 liter solar.

Sampah botol plastik yang diserahkan setiap akan naik Suroboyo Bus tidak diukur berdasarkan jarak. Penumpang hanya membayar lima sampah botol plastik yang sudah dianjurkan dan dapat menggunakan Suroboyo Bus sampai ke halte terakhir rute bus. Tidak hanya itu, penumpang diberi tiket setelah menaiki bis yang biasa digunakan lagi selama maksimal 2 jam setelah tiket diberikan ke penumpang. Hal ini dapat membantu penumpang dalam mengefisiensi keuangan dalam hal transportasi. Pada transportasi publik yang lain sistem pembayarannya berupa uang. Transportasi publik Lyn di Surabaya mematok biaya perjalan 5.000 untuk sekali jalan.

Alat transaksi dengan menggunakan sampah botol plastik ini membantu penumpang dalam melakukan penghematan. Penghematan dalam kategori transportasi ini menjadikan tujuan utama masyarakat menggunakan Suroboyo Bus. Alat transaksi ini dapat meminimalisasi sampah plastik di rumah masyarakat Surabaya. Penggunaan sampah botol plastik dapat meminimalisasi pencemaran lingkungan. Pengelolaan sampah plastik oleh Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya dapat membantu Kota Surabaya untuk dapat memaksimalkan sampah plastic menjadi suatu hal yang berguna.

### **3. Tingkat Pelayanan Relatif**

Pemilihan moda transportasi akan melihat tingkat pelayanan yang diberikan oleh pihak transportasi. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan pada transportasi seperti kecocokan, kenyamanan, dan kemudahan dalam berpindah moda transportasi. Namun, beberapa faktor tersebut sulit untuk dikuantifikasikan karena bersifat subjektif.

Salah satu faktor yang membuat masyarakat beralih ke transportasi publik adalah fasilitas dan tingkat keamanan dan kenyamanan. Fasilitas unggulan dari Suroboyo Bus adalah adanya CCTV, AC, dan perbedaan warna kursi penumpang. Terdapat 9 kamera CCTV di bagian dalam dan 4 kamera yang diletakkan di bagian luar bis. Keberadaan CCTV dapat memberikan rasa aman ke penumpang. Hal ini karena semua tindakan yang dilakukan penumpang dapat diobeservasi dari balik kamera CCTV. Manfaat dari pemasangan kamera CCTV supaya apabila terjadi tindak kriminal dan pelecehan seksual terdapat bukti sehingga mudah untuk menangkap pelaku. Tindak kriminal di dalam bis dapat terjadi seperti tindak pencopetan.

Perbedaan warna kursi menjadi salah satu hal baru di transportasi publik di Indonesia. Tempat duduk pada Suroboyo

Bus dibagi menjadi 3 kategori warna. Warna tersebut terdiri atas warna merah muda untuk penumpang wanita, untuk penumpang lansia, ibu hamil dan anak-anak diberikan kursi berwarna merah, sedangkan untuk penumpang umum yang dapat diakses oleh penumpang laki-laki dan perempuan yaitu kursi warna orange. Pihak Suroboyo Bus juga memberikan fasilitas kepada penumpang disabilitas yang menggunakan kursi roda. Hal ini terlihat dari low deck yang tingginya sama dengan trotoar pejalan kaki. Tidak hanya itu, di dalam Suroboyo Bus disediakan spot untuk penumpang disabilitas yang cukup untuk 2 penumpang disabilitas yang menggunakan kursi roda.

Kepuasan penumpang dalam menggunakan Suroboyo Bus terlihat dari konsistensi dalam menaiki Suroboyo Bus sebagai transportasi publik keseharian. Beberapa penumpang yang menggunakan Suroboyo Bus mengaku menjadikan Suroboyo Bus sebagai transportasi utama. Hal ini menjadikan bukti mengenai kepuasan penumpang dalam penggunaan Suroboyo Bus.

### **Kepemilikan Kendaraan Pribadi**

Tindakan rasional manusia terjadi akibat adanya suatu peristiwa atau kejadian yang mengharuskan manusia untuk dapat melakukan suatu tindakan yang tepat atas

keputusannya. Keputusan tersebut tidak terlepas dari dampak positif dan negative dari tindakan yang diambil. Hal ini menjadi pembeda antara manusia dengan makhluk hidup lainnya seperti hewan yang mempunyai insting kuat sedangkan manusia memiliki pemikiran dan pilihan rasional untuk melakukan suatu tindakan.

Masyarakat dalam melakukan pilihan pada suatu hal tidak terlepas dari tujuan utama. Tujuan utama masyarakat dalam menggunakan transportasi publik adalah untuk dapat mengantarkannya ke tempat tujuannya. Alasan utama masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi publik adalah kepemilikan kendaraan bermotor. Kendaraan pribadi yang biasa dimiliki oleh masyarakat adalah jenis mobil dan sepeda motor. Kepemilikan kedua kategori kendaraan bermotor ini tidak sepenuhnya dimiliki oleh masyarakat Surabaya. Faktor lainnya adalah jumlah kendaraan bermotor yang tidak cukup digunakan oleh semua anggota keluarga. Jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan jumlah anggota keluarga menjadikan beberapa dari anggota keluarga harus menggunakan alternatif lain untuk dapat melakukan mobilitas. Hal ini menjadikan masyarakat menggunakan transportasi publik. Faktor lain adalah kepemilikan Surat

Izin Mengemudi oleh masyarakat. Kebijakan pemerintah yang mengharuskan pengemudi kendaraan bermotor memiliki SIM menjadikan beberapa masyarakat yang memiliki kendaraan bermotor tidak berani menggunakannya di jalan raya. Hal ini mengharuskan masyarakat memilih transportasi publik dibandingkan mendapatkan tilang dari polisi.

### **Fasilitas dari Transportasi Publik**

Terlepas dari tujuan utama tersebut masyarakat akan melihat suatu transportasi publik yang akan digunakan dengan melihat fasilitas. Fasilitas dalam suatu transportasi publik memiliki perbedaan dan keunikan masing-masing. Pada Suroboyo Bus memiliki fasilitas unik yaitu alat transaksi. Suroboyo Bus menggunakan alat transaksi berupa botol plastik. Botol plastik yang memiliki nilai yang rendah dimata masyarakat ternyata dapat berfungsi untuk digunakan untuk dapat menggunakan Suroboyo Bus. Penggunaan alat transaksi botol plastik pada Suroboyo Bus dapat menghemat pengeluaran masyarakat. Hal ini menjadi nilai tambah bagi Suroboyo Bus untuk dapat menarik masyarakat Surabaya dalam menggunakannya sebagai transportasi sehari-hari.

Fasilitas lain dari Suroboyo Bus adalah bel pemberhentian. Fasilitas bel

pemberhentian biasa ditemukan di angkutan umum Lyn di Surabaya. Bel pemberhentian digunakan penumpang untuk memberi tahu supir dan kernet Suroboyo Bus untuk berhenti di halte berikutnya. Hal ini menjadi nilai positif dimata masyarakat sehingga tidak membuat penumpang memberitahu supir dan kernet secara langsung. Tidak banyak penumpang yang tidak menggunakan fasilitas bel pemberhentian dan langsung berdiri di pintu masuk / keluar bis. Hal ini diperbolehkan oleh pihak Suroboyo Bus karena di area supir telah diberi kaca spion agar dapat memantau keadaan di belakang. Namun, sering kali supir tidak mengetahui bahwa terdapat penumpang yang akan turun di halte berikutnya sehingga menyebabkan bis tidak berhenti tepat di halte *stop*. Keunikan yang lain dari Suroboyo Bus adalah aplikasi Gobis. Aplikasi Gobis diciptakan untuk membantu penumpang mengetahui posisi Suroboyo Bus sehingga penumpang dapat memperkirakan waktu yang tepat untuk berangkat menuju halte. Hal ini membantu penumpang untuk menghemat waktu menunggu di halte. Pada aplikasi Gobis terdapat empat rute GPS Suroboyo Bus. Rute itu terdiri atas Purabaya – Rajawali, Unesa – ITS, MERR, dan bis tingkat.

### **Tingkat Kenyamanan dan Keamanan**



Faktor utama lainnya adalah kenyamanan dan keamanan dari suatu transportasi publik. Hal ini menjadi faktor utama penumpang dalam lebih memilih transportasi publik dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Transportasi publik di Indonesia tidak sepenuhnya memiliki tingkat kenyamanan dan keamanan yang memadai karena kurangnya biaya peroperasional. Tingkat keamanan merupakan suatu hal yang wajib di suatu transportasi publik. Masyarakat yang merasa aman dalam menggunakan suatu transportasi publik akan menggunakannya secara *continue*. Perasaan aman dalam menggunakan transportasi publik dirasa masih kurang didapatkan oleh masyarakat pada beberapa transportasi publik. Tingkat kejahatan yang meningkat dan selalu ada dalam transportasi publik menjadikan masyarakat enggan untuk menggunakannya. Sistem keamanan dalam transportasi publik merupakan suatu jaminan untuk penumpang agar merasa nyaman saat menggunakannya. Fasilitas Suroboyo Bus yang dapat memberikan rasa nyaman dan aman pada penumpang adalah adanya perbedaan warna kursi prioritas, AC, dan CCTV. Perbedaan warna kursi bertujuan untuk memberikan kursi untuk penumpang yang lebih membutuhkan. Kursi-kursi pada Suroboyo Bus memiliki tiga kategori warna

dengan masing-masing jenis penumpang. Ketiga kategori warna terdiri atas warna merah, merah muda, dan *orange*. Kursi merah digunakan untuk lansia, ibu hamil, dan anak-anak. Kursi warna merah muda diperuntukkan pada perempuan dan kursi warna *orange* untuk laki-laki dan perempuan. Hal ini memberikan kenyamanan dan keamanan pada penumpang dari berbagai jenis kelamin dan usia. Suroboyo Bus memiliki fasilitas berupa kamera CCTV dan AC menjadikan Suroboyo Bus memberikan perhatian pada kenyamanan dan keamanan penumpang. Keberadaan kamera CCTV dibutuhkan sebagai alat untuk memantau keadaan di dalam bis sehingga dapat meminimalisasi kejadian kejahatan di dalam bis. Fasilitas AC memberikan nilai positif untuk menarik penumpang karena keberadaan AC menjadikan penumpang merasa nyaman untuk berada di dalam bis. Dibandingkan dengan Bis Damri dan transportasi publik lainnya yang ada di Surabaya dimana terlihat bahwa moda transportasi belum memiliki AC maupun CCTV sehingga penumpang beralih menggunakan Suroboyo Bus.

### **Eksistensi Media Sosial**

Media sosial dikalangan masyarakat menjadi suatu sarana untuk mencari

informasi, menunjukkan suatu yang dimiliki kepada publik untuk asupan semata. Hal ini menjadikan seringnya kesalahan informasi atau menyalah gunakan informasi yang ada seperti halnya *hoax*. Pemasaran produk di media sosial adalah salah satu hal positif bagi beberapa pihak tidak terkecuali pada pengiklanan Suroboyo Bus diberbagai media sosial. Dilansir pada instagram @Suroboyobus diketahui bahwa akun instagram tersebut secara aktif bercengkrama dengan pengikutnya yang mayoritas adalah masyarakat Surabaya yang pernah mencoba maupun belum mencoba Suroboyo Bus. Pemasaran / pengiklanan di media sosial seperti yang dilakukan pihak Suroboyo Bus menjadikan masyarakat mengetahui informasi secara langsung dari pihak Suroboyo Bus. Tindakan tersebut didukung penuh oleh masyarakat selaku penumpang Suroboyo Bus. Media sosial seringkali digunakan masyarakat untuk keeksistensian pada dunia maya. Eksistensi dapat diartikan sebagai suatu keberadaan.

Keberadaan yang dimaksud adalah adanya respon dari individu disekelilingnya dimana hal tersebut membuktikan bahwa keberadaan kita diakui. Beberapa penumpang Suroboyo Bus terlihat melakukan tindakan memotret untuk diunggah di sosial media masing-masing.

Hal ini dilakukan penumpang untuk memberi tahu dunia bahwa mereka pernah menggunakan Suroboyo Bus. Keeksistensian media sosial yang dilakukan penumpang memiliki dampak positif dan negatif. Dampak positif dari tindakan tersebut adalah dapat mempromosikan Suroboyo Bus dan memberikan bukti bahwa Suroboyo Bus adalah transportasi publik yang layak dijadikan sebagai transportasi publik sehari-hari. Dampak negatifnya adalah mengganggu kenyamanan penumpang lain karena kebisingan yang dihasilkan atas tindakannya.

Penumpang yang menggunakan Suroboyo Bus dengan tujuan eksistensi dunia maya merupakan jenis penumpang yang latah dalam suatu hal baru. Maksud dari latah adalah suatu tindakan manusia yang dilakukan untuk mengikuti suatu tren terkini. Tindakan ini tidak konsisten dalam melakukan sesuatu. Jadi, penumpang jenis ini hanya menggunakan Suroboyo Bus sekali – dua kali hanya untuk mencoba. Hal ini dapat merugikan penumpang yang memiliki tujuan dan konsisten dalam menggunakan Suroboyo Bus untuk transportasi keseharian. Jenis penumpang ini adalah penumpang murni dimana memiliki tujuan yang benar dalam menggunakan Suroboyo Bus.

## **Sumber Daya sebagai Alat untuk Mencapai Tujuan Penggunaan Suroboyo Bus**

Mobilitas adalah alasan dasar masyarakat menggunakan transportasi umum. Tujuan utama menggunakan Suroboyo Bus adalah mobilitas kemudian penumpang memanfaatkan fasilitas yang diberikan oleh Suroboyo Bus. Muncul keinginan dari penumpang untuk menggunakan Suroboyo Bus sebagai transportasi keseharian mereka. Alat tukar yang dimiliki penumpang untuk dapat menggunakan Suroboyo Bus adalah botol plastik. Botol plastik/gelas plastik tersebut memiliki jumlah tertentu untuk ditukarkan dipenyetor sampah plastik untuk ditukarkan tiket yang digunakan untuk menaiki Suroboyo Bus. Alat ini digunakan untuk memenuhi kebutuhan penumpang agar dapat menggunakan fasilitas Suroboyo Bus.

Subjek penelitian dapat memanfaatkan tiket Suroboyo Bus untuk dapat digunakan kembali untuk tujuan perjalanan yang berbeda. Tiket ini berlaku hingga dua jam setelah tiket dicetak oleh petugas. Beda halnya dengan pemahaman penumpang mengenai fasilitas layanan teknologi oleh Suroboyo Bus. Aplikasi Gobis digunakan untuk pemaksimalan layanan teknologi dari Suroboyo Bus. Hal ini menjadikan

penumpang untuk *melek* teknologi sehingga dapat menggunakan aplikasi ini dengan maksimal. Pemahaman ini merupakan skill dari masing-masing penumpang sehingga semakin rendahnya skill penumpang mengenai teknologi menjadi semakin sulit untuk dapat mengakses keseluruhan fasilitas dari Suroboyo Bus.

## **KESIMPULAN**

Aktor dalam penelitian ini adalah penumpang Suroboyo Bus. Hal ini karena penumpang Suroboyo Bus adalah subjek penelitian yang menggunakan transportasi public Suroboyo Bus. Karakteristik dari aktor terlihat dari tujuan awal menggunakan Suroboyo Bus. Aktor yang menggunakan Suroboyo Bus sebagai transportasi publik dikatakan sebagai tipe penumpang fungsional. Tipe penumpang yang menggunakan Suroboyo Bus sebagai tempat eksistensi di media sosial adalah karakteristik penumpang yang hanya mencoba suatu hal yang tren.

Pada unsur sumber daya diketahui bahwa setiap manusia memiliki sumber daya masing-masing. Dalam unsur ini sumber daya dilihat dari kepemilikan sumber daya penumpang berupa kepemilikan sampah plastik. Kepemilikan sampah plastik merupakan syarat penumpang untuk dapat mengakses dan menggunakan Suroboyo

Bus. Terdapat kasus yang disebabkan karena ketidakmilikan suatu sumber daya oleh penumpang. Beberapa penumpang yang tidak memiliki cukup informasi dalam penggunaan Suroboyo Bus sehingga dengan mudahnya tertipu dengan membeli tiket Suroboyo Bus oleh oknum tidak bertanggung jawab (*nakal*). Ketidakmilikan sumber daya berupa botol plastik juga menyebabkan penumpang tidak dapat menggunakan Suroboyo Bus.

Pilihan rasional penumpang dalam menggunakan Suroboyo Bus karena beberapa kategori dari kedua unsur teori pilihan rasional milik Coleman. Faktor pertama adalah fasilitas dari Suroboyo Bus dimana fasilitas ini masih baru dan belum ditemukan pada transportasi publik di Indonesia. Faktor yang lainnya adalah faktor kenyamanan dan keamanan, faktor kepemilikan kendaraan bermotor, dan faktor eksistensi media sosial.

#### DAFTAR PUSTAKA

Astuti, Kurnia Wahyu. (2012). *FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT MASYARAKAT DALAM MEMILIH ANGKUTAN TRANS JOGJA DI MALIOBORO*.  
file:///C:/Users/user/Downloads/FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI MINAT

MASYARAKAT DALAM MEMILIH ANGKUTAN TRANS JOGJA DI MALIOBORO.pdf

Ekamarta, R. (2018). *ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI PADA MAHASISWA UNIVERSITAS LAMPUNG*.

file:///C:/Users/user/Downloads/ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI PADA MAHASISWA UNIVERSITAS LAMPUNG. (Skripsi) Oleh RIMAMUNANDA EKAMARTA.pdf

Erwin, Prima. (2018). *Surabaya Kembangkan Aplikasi GoBis untuk Pantau Suroboyo Bus*. Tempo.co.  
<https://tekno.tempo.co/read/1158855/surabaya-kembangkan-aplikasi-gobis-untuk-pantau-suroboyo-bus>

Hidayat, R. (2016). *Rasionalitas: Overview terhadap Pemikiran dalam 50 Tahun Terakhir*.  
<https://jurnal.ugm.ac.id/buletinpsikologi/article/view/26772>

Jamaludin, Adon Nasrullah. (2017). *Sosiologi Perkotaan: Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*.

- Kawengian, E. (2017). Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi. *Jurnal Sipil Statik*, 5(3), 133–142.
- Purba, R. I. K. (2016). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi di Kota Medan*.  
<http://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/2618/120501113.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Rahmad, S., Anggraini, R., & Isya, M. (2017). Analisa Faktor–faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kerja di Kecamatan Sukmajaya Depok Menuju Tempat Kerja dengan Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknik Sipil Universitas Syiah Kuala*, 1(1), 199–218.
- Rahmat, P. saeful. (2009). penelitian kualitatif. *Equilibrium*, 5.  
<http://yusuf.staff.ub.ac.id/files/2012/11/Jurnal-Penelitian-Kualitatif.pdf>
- Rejeki, S. (2019). PILIHAN RASIONAL PETANI MISKIN PADA MUSIM PACEKLIK. *Analisa Sosiologi*, 8 (2).
- Rohma, I. (2019). *Tinjauan Hukum Hukum Islam terhadap Sistem Pembayaran Jasa Transportasi Bus Surabaya (Suroboyo Bus) di Kota Surabaya*.  
[http://digilib.uinsby.ac.id/29244/3/Inayah\\_Rohma\\_C92214147.pdf](http://digilib.uinsby.ac.id/29244/3/Inayah_Rohma_C92214147.pdf)
- Sofyan, I. L., & Ari Pradhanawati & Hari Susanta Nugraha. (2013). Pengaruh Fasilitas dan Kualitas Pelayanan Terhadap Loyalitas, Melalui Kepuasan Konsumen Sebagai Variabel Intervening pada Star Clean Car Wash Semarang. *DIPONEGORO JOURNAL OF SOCIAL AND POLITIC*.  
<https://media.neliti.com/media/publications/187999-ID-pengaruh-fasilitas-dan-kualitas-pelayana.pdf>