

# SUROBOYO BUS SEBAGAI SISTEM TRANSPORTASI BERKELANJUTAN DI KOTA SURABAYA

**Mariatul Kibthiah**

Program Sarjana

Pendidikan IPS

Universitas Negeri Surabaya

mariatulkibthiah.21058@mhs.unesa.ac.id

**Risa Nur Chamida**

Program Sarjana

Pendidikan IPS

Universitas Negeri Surabaya

**Khusnul Khotimah**

Program Sarjana

Pendidikan IPS

Universitas Negeri Surabaya

## Abstract

Public transportation is a necessity for people in urban areas to carry out their activities. Surabaya is the capital of East Java Province, with a population density of around 8,393 people per km<sup>2</sup> experiencing traffic jams every day, resulting in a new innovation by the Surabaya City Government, namely the Suroboyo Bus, which is a sustainable public transportation system and provides continuous service every day. This study aims to optimize the Suroboyo Bus service in supporting a sustainable transportation system in the City of Surabaya. The method used in this study is a qualitative research method and used a literature study. This study shows that the Suroboyo Bus service has succeeded in supporting a sustainable public transportation system in the City of Surabaya. The existence of the Suroboyo Bus public transportation service, which is an effort by the Surabaya City Government to provide an alternative to overcome existing transportation problems, is also used to educate residents in reducing the problem of plastic waste in the City of Surabaya.

**Keywords:** public transportation; traffic congestion; bus service; sustainable transportation

## Abstrak

Transportasi umum merupakan suatu kebutuhan masyarakat di daerah perkotaan untuk menjalankan aktivitasnya. Surabaya adalah ibukota Provinsi Jawa Timur, dengan kepadatan penduduk sekitar 8.393 jiwa per km<sup>2</sup> mengalami kemacetan lalu lintas setiap hari, sehingga muncul inovasi baru Pemerintah Kota Surabaya, yaitu Suroboyo Bus, yang merupakan suatu sistem transportasi umum yang berkelanjutan dan memberikan layanan secara terus-menerus setiap hari. Penelitian ini bertujuan untuk mengoptimalkan pelayanan Suroboyo Bus dalam menunjang sistem transportasi berkelanjutan di Kota Surabaya. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dan menggunakan studi kepustakaan. Penelitian ini menunjukkan bahwa layanan Suroboyo Bus berhasil menunjang sistem transportasi umum berkelanjutan di Kota Surabaya. Keberadaan layanan transportasi umum Suroboyo Bus, yang merupakan suatu upaya Pemerintah Kota Surabaya untuk memberikan suatu alternatif untuk mengatasi permasalahan transportasi yang ada, juga digunakan untuk mengedukasi warga dalam mengurangi permasalahan sampah plastik di Kota Surabaya.

**Kata-kata kunci:** transportasi umum; kemacetan lalu lintas; layanan bus; transportasi berkelanjutan

## PENDAHULUAN

Surabaya adalah ibukota Provinsi Jawa Timur dan dikenal sebagai Kota Pahlawan karena sejarahnya mempertahankan kemerdekaan Indonesia dari serangan penjajah. Surabaya mempunyai luas area sekitar 33.306,30 hektar dan dengan perkiraan populasi lebih dari 2 juta orang. Hal tersebut menjadikan Surabaya sebagai kota terpadat di Jawa Timur, dengan kepadatan sekitar 8.393 jiwa per km<sup>2</sup>. Kepadatan penduduk ini disebabkan oleh beberapa faktor, seperti upah yang lebih tinggi, lapangan pekerjaan yang lebih banyak

dibandingkan daerah pedesaan, pusat-pusat industri, dan kemajuan teknologi. Hal ini mendorong masyarakat dari luar daerah untuk datang dan tinggal di Surabaya. Akibatnya, kebutuhan akan transportasi juga tinggi, karena transportasi berperan sangat penting dan strategis dalam memenuhi kebutuhan masyarakat di bidang ekonomi, sosial budaya, dan politik.

Saat ini transportasi merupakan kebutuhan dasar bagi manusia untuk melakukan aktivitas dalam kehidupan sehari-hari. Namun hal ini justru menimbulkan masalah paling pelik di perkotaan, yakni kemacetan lalu lintas. Kemacetan lintas adalah suatu keadaan ketika jumlah kendaraan melebihi kapasitas suatu ruas jalan sehingga pergerakan arus lalu lintas menjadi tidak lancar.

Dari situasi di lapangan, kendaraan bermotor milik pribadi jauh lebih dominan daripada kendaraan angkutan umum. Oleh karena itu, peran angkutan umum perkotaan menjadi sangat penting dan perlu ditingkatkan. Hal ini dapat berdampak positif, tidak hanya pada pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain, tetapi juga pada kemacetan lalu lintas perkotaan. Bila semakin banyak orang di kota yang lebih mengutamakan penggunaan transportasi umum, semakin berkurang kemacetan lalu lintas dan semakin meningkat aktivitas ekonomi di kota tersebut.

Kota Surabaya secara bertahap melakukan perbaikan sistem transportasi umum dengan harapan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan pribadi. Untuk mewujudkannya, perlu diperhatikan penyediaan angkutan umum, untuk mendorong masyarakat beralih ke transportasi umum. Dengan harapan tersebut, muncul inovasi baru dari Pemerintah Kota Surabaya, yakni penyediaan sistem angkutan umum bus, dengan nama Suroboyo Bus, yang merupakan suatu moda transportasi yang mencerminkan wajah baru angkutan umum di Kota Surabaya (Ghaisani, 2020). Bus ini diresmikan langsung oleh Ibu Tri Rismaharini, selaku Walikota Surabaya, pada tanggal 7 April 2018 di Gedung Siola. Angkutan bus ini merupakan terobosan baru Pemerintah Kota Surabaya di bidang transportasi darat umum. Dengan lebar 2,4 m dan panjang 12 m, bus ini mampu menumpang hingga 67 penumpang dan beroperasi dari pukul 06.00 WIB hingga pukul 22.00 WIB. Tujuan adanya Suroboyo Bus adalah sebagai moda transportasi alternatif dan sekaligus sarana edukasi untuk terciptanya lingkungan kota yang lebih sehat.

Pembayaran Bus Suroboyo ini hanya menggunakan sampah plastik, khususnya botol plastik bekas air minum (Firmansyah, 2019; Kurniawan dan Prabawati, 2018). Karena itu, antusiasme masyarakat Kota Surabaya cukup tinggi dengan kehadiran Bus Suroboyo ini di Kota Surabaya. Berbagai fasilitas yang ditawarkan oleh bus ini dilengkapi dengan teknologi canggih dan pelayanan yang diberikan juga sangat baik. Pemerintah Kota Surabaya, yang berkolaborasi dengan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) Kota Surabaya, telah berhasil merealisasikan transportasi massal yang berkelanjutan (Widiyarta et al., 2021).

Sistem pembayaran pada Suroboyo Bus merupakan salah satu upaya Pemerintah Kota Surabaya untuk menanggulangi masalah sampah di kota ini. Banyaknya masyarakat yang kurang peduli akan lingkungan dan tidak memiliki pengetahuan terhadap pengelolaan

sampah rumah tangga menjadikan sampah kian menumpuk di berbagai tempat. Oleh karena itu, kebijakan tersebut merupakan solusi yang tepat. Selain itu, hal tersebut bertujuan untuk mengedukasi masyarakat agar lebih peduli terhadap lingkungan di sekitarnya. Tanpa disadari, hal tersebut akan memengaruhi pola berpikir masyarakat yang sebelumnya meremehkan sampah plastik, dan kini diharapkan mampu mengubah *mindset* tersebut, karena botol plastik juga dapat mempunyai nilai atau harga jika dimanfaatkan dengan benar.

Untuk menikmati fasilitas Suroboyo Bus ini, masyarakat harus memiliki atau mengunduh Aplikasi GOBIS atau Golek Bis untuk bisa memesannya. Aplikasi GOBIS diciptakan oleh Pemerintahan Kota (Pemkot) untuk mempermudah pelayanan transportasi di Surabaya, guna mengurangi kemacetan lalu lintas dan mampu mengurangi volume kendaraan yang ada di Kota Surabaya. Selain itu, terdapat fitur penukaran botol pada aplikasi GOBIS yang sangat membantu masyarakat untuk mengurangi sampah plastik dan untuk mendukung upaya menciptakan kondisi ramah lingkungan, dengan membayar bus dengan menggunakan sampah plastik, dan untuk mengurangi polusi yang ada di Kota Surabaya. Dinas Perhubungan (Dishub) dan Pemkot Surabaya berharap dengan adanya Suroboyo Bus ini masyarakat dapat tersadar untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, sehingga jumlah pengguna kendaraan pribadi tidak meningkat tiap tahun dan tidak mengakibatkan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya. Jika masyarakat sadar untuk menggunakan transportasi umum yang telah disediakan oleh Dishub dan Pemkot Surabaya, secara tidak langsung masyarakat akan mampu membantu meningkatkan perekonomian di Kota Surabaya.

## **METODOLOGI**

Tujuan studi ini adalah melakukan kajian untuk mengoptimalkan pelayanan Suroboyo Bus dalam menunjang sistem transportasi berkelanjutan di Kota Surabaya. Selain itu, dirumuskan juga hal-hal yang dapat memengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan transportasi Suroboyo Bus dan peran pemerintah dalam mengembangkan Suroboyo Bus.

Penelitian ini menggunakan metode studi kepustakaan, yang berarti dilakukan kajian yang mendalam terhadap literatur yang terkait dengan penelitian ini (Nazir dan Sikmumbang, 2009). Selain itu, pada penelitian ini digunakan pendekatan kualitatif untuk melakukan analisis terhadap data yang ada (Raco, 2010; Gunawan, 2022).

## **PEMBAHASAN**

Proses perencanaan sistem transportasi yang berkelanjutan harus dilakukan secara terus menerus. Selain itu, data tentang keadaan dan kinerja sistem transportasi harus terus

dipantau secara berkesinambungan. Terdapat dua kelompok data pada studi ini, yang mencakup indikator kinerja kuantitatif dan indikator yang mengukur kualitas layanan.

Indikator kinerja kuantitatif berhubungan dengan sumber daya yang digunakan untuk penyelenggaraan angkutan umum bus, yang harus digunakan semaksimal mungkin agar lebih produktif dan lebih efisien. Terdapat peningkatan permintaan untuk evaluasi kinerja layanan bus dan standar layanan yang dijanjikan kepada pengguna, yaitu Standar Layanan Minimum. Indikator kinerja yang ditentukan dapat menggambarkan kelemahan-kelemahan pelayanan sehingga dapat dilihat perbaikan-perbaikan yang diperlukan dan menyediakan sarana untuk mengevaluasi perbaikan dan perubahan. Indikator kinerja operasional utama yang sangat disarankan adalah jumlah penumpang, pemanfaatan armada, jarak tempuh kendaraan, dan kerusakan operasional.

Indikator kualitas layanan didasarkan pada hasil riset yang dilakukan di seluruh dunia. Hasil riset tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna angkutan umum mengutamakan keandalan sebagai kualitas layanan yang penting dan paling utama, diikuti oleh frekuensi layanan dan kecepatan perjalanan. Meskipun tidak ada standar yang jelas untuk mengukur kualitas layanan bus umum, ada beberapa hal yang menjadi tolak ukur layanan transportasi umum, yaitu waktu tunggu, jarak berjalan kaki dari rute bus, waktu tempuh, dan biaya perjalanan (Firmansyah dan Putra, 2019).

Berdasarkan pengamatan yang ada di lapangan, jumlah pengguna Suroboyo Bus semakin hari semakin meningkat, dan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum Suroboyo Bus sangat tinggi. Faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat untuk menggunakan Suroboyo Bus dibagi menjadi 4 faktor, yaitu faktor pengguna jalan, faktor pergerakan, faktor fasilitas moda transportasi, dan faktor kota atau zona. Untuk mengetahui dan mengidentifikasi atau mendeskripsikan faktor-faktor yang memengaruhi masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus di Kota Surabaya digunakan data yang didapat melalui observasi lapangan dan data yang diperoleh melalui wawancara dengan informan, baik dari perangkat maupun dari komunitas pengguna Suroboyo Bus (Sulistyowati dan Muazansyah, 2018).

Faktor pengguna jalan merupakan faktor-faktor yang dapat memengaruhi minat, yaitu faktor internal. Faktor internal ini membangkitkan minat dari dalam diri seseorang, yang meliputi konsentrasi, rasa ingin tahu, motivasi, dan kebutuhan. Faktor internal yang dibahas pada studi ini umumnya terkait dengan pengguna jalan, yang ditandai dengan ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), dan pendapatan.

Faktor pergerakan berhubungan dengan tujuan pergerakan, waktu tempuh, dan jarak tempuh. Faktor ini merupakan faktor yang sangat memengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan Suroboyo Bus. Hal tersebut disebabkan kebanyakan orang yang bepergian untuk bekerja atau sekolah. Waktu perjalanan umumnya dari pukul 06.00 hingga pukul 18.00 selama jam kerja, dan Suroboyo Bus beroperasi pada periode waktu tersebut. Jarak yang di tempuh juga cukup jauh, dari titik awal keberangkatan sampai ke titik tempat tujuan.

Faktor fasilitas moda transportasi juga merupakan faktor penting yang dapat memengaruhi minat masyarakat menggunakan Suroboyo Bus. Hal tersebut dikarenakan Suroboyo Bus cenderung lebih terjangkau atau lebih murah untuk dibayar, karena sudah difasilitasi dengan sangat baik. Orang-orang umumnya merasa nyaman dan lebih memilih menggunakan Suroboyo Bus. Pada awalnya, dalam melakukan pembayaran memakai botol plastik bekas saat menggunakan Suroboyo Bus, petugas Suroboyo Bus melayani pelanggan dengan sangat baik, sehingga pelanggan menilai kinerja petugas Suroboyo Bus telah sangat baik. Selain itu, telah disiapkan juga tempat parkir bagi pengguna yang meninggalkan kendaraan bermotornya. Salah satu kelemahan transportasi Suroboyo Bus adalah ketepatan waktu layanan.

Faktor kota atau faktor zona juga merupakan suatu faktor yang memengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan Suroboyo Bus. Satu-satunya kelemahan Suroboyo Bus adalah rute yang tidak merata di beberapa lokasi. Oleh karena itu, sebagian masyarakat yang ingin menggunakan layanan Suroboyo Bus lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, karena asal atau tujuan perjalanannya jauh dari rute yang dilalui oleh Suroboyo Bus.

Proses perencanaan dan pelaksanaannya terkait erat dengan berbagai kepentingan yang dibebankan, tidak hanya oleh pencetusnya, tetapi juga oleh pengelola serta pihak-pihak lain yang terlibat di dalamnya. Baik lembaga eksekutif maupun lembaga legislatif terlibat dalam proses perencanaan dan pengelolaan Program Suroboyo Bus. Lembaga eksekutif merupakan inisiator dan pelaksana semua program yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota, dan lembaga legislatif merupakan pihak yang mengawasi dan menyetujui program yang akan dilakukan. Dalam perumusan kebijakan terkait skema Suroboyo Bus, lembaga pelaksana yang terlibat dalam perumusan kebijakan skema Suroboyo Bus terdiri atas Walikota, Dishub, Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH), dan Badan Perencanaan Pembangunan Kota (Bappeko) Surabaya. Sedangkan lembaga legislatif yang terlibat adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Surabaya, yang berasal dari Komisi B dan Komisi C (Winaryo, 2019).

Pada pertumbuhan kota tidak lepas dari peran pemerintah dan kepentingan pihak-pihak yang memengaruhinya. Dalam pertumbuhan sebuah kota, pemerintah merupakan salah satu penguasa yang pada akhirnya membentuk suatu rezim yang dapat memengaruhi berbagai keputusan politik dan arah kebijakan yang diambil oleh pemerintah kota, dan menghidupkan mesin-mesin industri yang berada di wilayahnya. Timbulnya pusat pertumbuhan ekonomi baru pada akhirnya dapat meningkatkan pendapatan masyarakat. Pemerintah juga turut serta memengaruhi arah kebijakan yang akan diambil, melalui sumber-sumber kekuasaan yang dimilikinya. Salah satu indikator yang dapat dilihat dalam konteks pertumbuhan kota adalah bagaimana mesin-mesin industri dikelola dalam suatu daerah, sehingga pemilik modal dapat membebaskan lahan untuk investasi dan tumbuh lebih cepat.

Mengenai permasalahan lalu lintas yang dihadapi Kota Surabaya, berdasarkan pengamatan yang ada di lapangan, jumlah kendaraan pribadi di Kota Surabaya meningkat dengan pesat, yang tidak diikuti oleh ketersediaan angkutan massal dan infrastruktur yang memadai. Jumlah orang yang menggunakan kendaraan pribadi juga meningkat, yang

menyebabkan peningkatan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Keberadaan Suroboyo Bus merupakan sebuah upaya pemerintah dalam memberikan alternatif untuk mengatasi permasalahan transportasi yang ada. Suroboyo Bus diharapkan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat, agar mau beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan atau transportasi umum (Muhtadi et al., 2012).

Kebijakan Suroboyo Bus merupakan bentuk intervensi pemerintah yang dilaksanakan untuk kepentingan masyarakat dalam menyelesaikan permasalahan di bidang transportasi (Puspita, 2020). Berdasarkan berbagai temuan yang ada di lapangan, secara normatif fokus pengadaan Suroboyo Bus dapat dibagi menjadi 2 hal. Pertama, sebagai upaya Kota Surabaya untuk mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Surabaya. Dalam implementasinya, Kota Surabaya telah memberikan alternatif transportasi baru, yang dapat memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Surabaya, yang aman, nyaman, dan terjangkau. Pemerintah ingin masyarakat Surabaya tertarik untuk beralih dari mobil pribadi ke transportasi umum. Kedua, sebagai inisiatif Kota Surabaya untuk mengedukasi warga tentang lingkungan dengan cara menanggulangi sampah plastik yang selama ini menjadi salah satu permasalahan yang ada di Kota Surabaya.

Kebijakan lain yang ditempuh oleh pemerintah adalah dengan menggunakan botol plastik bekas sebagai cara pembayaran layanan bus dan tidak menerima pembayaran dengan uang. Kebijakan ini juga membuat sebagian calon penumpang enggan menggunakan moda transportasi Suroboyo Bus. Hal ini disebabkan masyarakat harus mengumpulkan sampah botol dan memasukkannya ke bank sampah yang disediakan dan menggunakannya untuk membayar atau menebus poin yang dimiliki dengan membawa botol saat turun dari dan naik ke Suroboyo Bus. Kondisi ini dianggap sangat merepotkan bagi sebagian masyarakat, namun di sisi lain sebagian orang juga senang dengan peraturan tersebut, sebab masyarakat tidak perlu mengeluarkan uang tunai untuk menikmati layanan bus ini. Kebijakan ini dirasa perlu ditinjau kembali, agar Suroboyo Bus dapat diakses oleh semua orang dan lebih banyak orang dapat memanfaatkan keberadaan Suroboyo Bus.

Dalam pengelolaan program Suroboyo Bus ini, pemerintah tidak melibatkan DAMRI. Hal ini disebabkan DAMRI merupakan suatu perusahaan berbentuk Perusahaan Umum atau Perum, yang seluruh modalnya adalah milik negara, yang mana lembaga ini dituntut untuk menghasilkan keuntungan bagi perusahaan. Sedangkan Pemerintah Kota Surabaya menginginkan kehadiran Suroboyo Bus untuk lebih mengutamakan pelayanan dan memberikan edukasi bagi seluruh masyarakat. Jika Perum DAMRI terlibat dalam pengelolaan, dikhawatirkan dapat terjadi keputusan untuk melakukan pembayaran dengan uang tunai 100%, sehingga kebijakan metode pembayaran menggunakan botol sampah plastik tidak akan sepenuhnya terlaksana seperti yang diharapkan. Terkait dengan pengelolaan Suroboyo Bus, ada baiknya jika dibentuk suatu badan khusus yang menanganinya, mengingat kota-kota lain di Indonesia sudah memiliki badan seperti itu. Untuk menarik investor agar mau berinvestasi pada bidang transportasi, badan berupa Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) lebih tepat untuk dipilih, mengingat badan ini juga masih tetap menekankan *public service*

*oriented*, sehingga masyarakat juga masih bisa mendapatkan pelayanan yang baik, namun tidak pula menghalangi niat para pemilik modal untuk berinvestasi (Putri dan Prabawati, 2020).

## **KESIMPULAN**

Suroboyo Bus merupakan sistem transportasi umum yang saat ini telah beroperasi secara terus menerus setiap hari. Layanan bus ini diharapkan dapat menjadi suatu bentuk layanan transportasi yang berkelanjutan di Kota Surabaya.

Suroboyo Bus memiliki beberapa indikator kuantitatif, yang mengukur jumlah permintaan layanan dari masyarakat. Selain itu, terdapat beberapa faktor yang memengaruhi masyarakat untuk memilih Suroboyo Bus sebagai transportasi sehari-hari, yaitu faktor pengguna jalan, faktor pergerakan, faktor moda transportasi, dan faktor zona atau faktor kota.

Keberadaan Suroboyo Bus merupakan suatu upaya Pemerintah Kota Surabaya untuk memberikan suatu alternatif untuk mengatasi permasalahan transportasi yang ada. Dalam pengelolaan program Suroboyo Bus ini, Pemerintah Kota Surabaya tidak melibatkan Perum DAMRI. Tidak dilibatkannya Perum DAMRI tersebut disebabkan Pemerintah Kota Surabaya juga ingin mengedukasi warga tentang lingkungan dengan cara menanggulangi sampah plastik yang selama ini menjadi salah satu permasalahan yang ada di Kota Surabaya.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Firmansyah, R.B. 2019. *Inovasi Kebijakan Transportasi Publik: Studi Kasus Program Suroboyo Bus Membayar dengan Limbah Botol Plastik*. Skripsi tidak dipublikasikan. Program Studi Ilmu Ushuludin dan Filsafat. Surabaraya: Universitas Islam Negeri Sunan Ampel.
- Firmansyah, R.A., dan Putra, K. H. 2019. *Analisis Tingkat Kepuasan Pengguna Transportasi Umum "Suroboyo Bus" Rute Halte Rajawali–Terminal Purabaya dengan Metode Importance Performance Analysis (IPA)*. Prosiding Seminar Teknologi Perencanaan, Perancangan, Lingkungan, dan Infrastruktur, 1 (1): 1–6.
- Ghaisani, N.R. 2020. *Adopsi Inovasi Pengguna Suroboyo Bus sebagai Kampanye Diet*. Skripsi tidak dipublikasikan. Program Studi Ilmu Komunikasi. Surabaraya: Universitas Airlangga.
- Gunawan, I. 2022. *Metode Penelitian Kualitatif: Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kurniawan, A.A. dan Prabawati, I. 2018. *Implementasi Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya*. *Publika*, 6 (9): 1-7.
- Muhtadi, A., Wasono, S.B., Artaya, I.P., dan Mudjanarko, S.W. 2012. *Evaluasi Pelayanan Bus dan MPU Kota Surabaya untuk Menunjang Sistem Transportasi Berkelanjutan*.

- Prosiding Konferensi Nasional Pascasarjana Teknik Sipil ITB. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Nazir, M. dan Sikmumbang, R. 2009. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Puspita, N.D. 2020. *Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya*. Skripsi (tidak dipublikasikan). Program Studi Ilmu Ekonomi. Surabaraya: Universitas Islam Negeri Sunan Ampel.
- Putri, F.A. dan Prabawati, I. 2020. *Evaluasi Pelaksanaan Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya*. *Publika*, 8 (4):1-11.
- Raco, J.R. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Grasindo.
- Sulistyowati, A. dan Muazansyah, I. 2018. *Optimalisasi Pengelolaan dan Pelayanan Transportasi Umum (Studi pada "Suroboyo Bus" di Surabaya)*. *Proceedings IAPA Annual Conference 2018*: 152–165.
- Winaryo, M.B. 2019. *Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya: Studi Perkotaan Program "Suroboyo Bus"*. *Jurnal Politik Indonesia*, 6 (1): 1–11.
- Widiyarta, A., Fajri, A.N., Tamimi, H.V., dan Melywuni, N. 2021. *Efektivitas Pembayaran Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Botol Plastik (Studi Kasus di Rumah Kompos Rungkut Asri)*. *Journal of Public Administration and Local Governance*, 5 (2): 92–102.