
MINAT MASYARAKAT TERHADAP MODA TRANSPORTASI TRANS SIDOARJO

Atrysia Maya Dyanti

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara, FISIP, Universitas Airlangga

ABSTRACT

This study aims to describe the interest of community in using Rapid Transit Bus Trans Sidoarjo and explains the factors that affect public's in choosing Trans Sidoarjo as the main transportation to commute. This is motivated by one of the most important aspects of national development, that is, public transportation that supported by regional government through their policy and budget, Sidoarjo Regency also use Rapid Transit Bus in order to support the effective and efficient public transportation in Sidoarjo by carrying out public transportation services called Bus Trans Sidoarjo.

This research uses descriptive qualitative research method. Data was collection using observation, analysis of document and in-depth interviews. Infomants were choosen by purposive sampling in which the informats are people who know about the topic, that is, the interest of community In using Mass Transmission Bus Rapid Transit Trans Sidoarjo and Factors that affect the interest of the community to not choose Trans Sidoarjo Bus transportation mode in commuting. Data analysis uses qualitative analysis in references of Sugiyono with data reduction stage, data presentation and conclusion drawing.

The result of the research shows that the Sidoarjo Regency public's Interest in switching to Trans Sidoarjo Bus for commuting is still low. This is influenced by factors that affect public's in choosing Trans Sidoarjo as the main transportation to commute. Based on these factors, public interest on Trans Sidoarjo Bus transportation mode can be formed or even not at all.

Keywords: Public Interest, Trans Sidoarjo Bus

Pendahuluan

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Menurut Fidel Miro transportasi merupakan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ketempat lain, dimana tempat lain dari objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan tertentu (Fidel Miro,2005). Pentingnya peranan transportasi sangat besar dalam kehidupan masyarakat modern. Dipicu oleh upaya untuk "mendekatkan" jarak, mula – mula manusia berhasil menciptakan alat untuk bepergian (menempuh jarak).

Di Indonesia alat transportasi sangat dibutuhkan, Menurut Adisasmitha hal ini disebabkan oleh beberapa faktor yaitu keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah di Indonesia (Adisasmitha, 2014).

Dalam kehidupan sehari – hari masyarakat membutuhkan transportasi darat yang dapat menunjang aktivitasnya. Kebutuhan masyarakat akan transportasi darat dapat dilihat dari jumlah volume kendaraan yang meningkat tiap tahun dan munculnya suatu permasalahan tersendiri bagi Indonesia seperti kemacetan yang selalu rutin di temui di berbagai tempat .

Permasalahan diatas disebabkan oleh beberapa faktor yaitu semakin mudahnya sistem kredit kendaraan bermotor, mudahnya mendapatkan surat izin mengemudi yang disebabkan oleh banyaknya calo atau oknum – oknum yang tidak bertanggung jawab dalam pembuatan surat izin mengemudi, lemahnya jaminan keamanan dalam menggunakan transportasi umum, rendahnya kualitas pelayanan transportasi umum dan belum meratanya Sistem Pelayanan Transportasi (SPT) sehingga masyarakat enggan untuk menggunakan jasa transportasi umum yang disediakan oleh pemerintah.

Di Indonesia, kebutuhan masyarakat akan transportasi darat ini semakin hari semakin tinggi. Bukan hanya kota besar saja melainkan juga kota kecil di Indonesia memiliki ketergantungan yang besar pada moda transportasi untuk pergi ketempat tujuan yang mereka inginkan. Salah satu contoh kota yang padat di Indonesia ini adalah kabupaten sidoarjo dimana sidoarjo merupakan kawasan aglomerasi yang mana sidoarjo berada di pinggiran kota surabaya yang menadi pusat kegiatan ekonomi, bisnis dan pemerintahanehingga orang mulai bergerak ke kawasan pinggiran kota. Surabaya salah satunya yaitu kabupaten sidoarjo.

Dalam mengatasi permasalahan tersebut di berbagai wilayah di Indonesia pemerintah telah mengkaji beberapa program untuk mengatasi kemacetan yang berdasar pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan pelaksanaannya pada

Pasal 139 yang menyatakan bahwa “Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum”. Sedangkan pada Pasal 158 dinyatakan bahwa “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan”, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan telah mengamanatkan program pembangunan sarana Angkutan Massal Berbasis Jalan yang menyatakan bahwa “Pemerintah dan/atau pemerintah daerah bertanggungjawab atas penyelenggaraan angkutan umum”.

Berdasarkan Undang – undang dan Peraturan Pemerintah tersebut dibuatlah program bantuan dari Kementerian Perhubungan yang merupakan implementasi dari visi dan misi pemerintahan Republik Indonesia periode tahun 2014-2019, melalui Konsep Trisakti dan Program Nawacita. Dalam rangka perwujudan Cita ke-6 dari Nawacita, yaitu meningkatkan produktifitas rakyat dan daya saing di pasar internasional, disusunlah agenda program prioritas, antara lain membangun transportasi massal di kawasan perkotaan dengan arah kebijakan mengembangkan sistem angkutan massal yang modern dan maju dengan orientasi kepada bus maupun rel, yang akan diwujudkan antara lain melalui strategi pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT) di 34 kota di Indonesia salah satunya adalah kabupaten Sidoarjo

Bus Trans Sidoarjo saat ini pengelolaannya di kelola oleh pihak perum Damri. Bus Trans Sidoarjo yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan berjumlah 30 armada. Namun pada saat peluncuran Bus Trans Sidoarjo Dari 30 bus yang tersedia, hanya 10 bus yang beroperasi. Dimana setiap Satu bus berkapasitas 60 penumpang

Pada saat ini menurut Dinas Perhubungan kabupaten Sidoarjo bus yang sudah beroperasi sudah 12 armada bus. Selain bus itu, pemerintah yang bekerjasama dengan Perum Damri juga menyediakan halte khusus untuk bus trans sidoarjo ini dengan membangun halte di berbagai wilayah kabupaten sidoarjo sebanyak 15 halte. Tujuan dari dikembangkannya *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Sidoarjo ini guna untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kabupaten Sidoarjo dengan mengajak masyarakat dan pelajar di Sidoarjo menggunakan Transportasi umum yang aman, nyaman dan murah.

Dalam perjalanan implementasinya, program Bus trans sidoarjo kurang begitu diminati oleh masyarakat. Hal ini tercemin dari masih sedikitnya penumpang dan kerugian yang dialami perum damri setiap bulannya sejak awal beroperasi.

Berdasarkan permasalahan diatas peneliti ingin meneliti mengenai bagaimana minat masyarakat terhadap program transportasi massal Bus Trans Sidoarjo dan faktor apa saja yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan Bus Trans sidoarjo saat bepergian. Pada penelitian ini peneliti ingin menggambarkan

mengapa sejak awal program tersebut diluncurkan hingga saat ini minat masyarakat untuk beralih menggunakan Bus Trans Sidoarjo masih rendah. Hal ini menjadi penting dan menarik untuk diteliti karena seperti yang diketahui bahwa *Bus Rapid Transit* Trans Sidoarjo ini masih mengalami sepi peminat dan belum dapat mencapai tujuan dari program tersebut.

Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mendeskripsikan tentang minat masyarakat dengan adanya transportasi Bus Trans Sidoarjo dan faktor apa yang mempengaruhi minat masyarakat terhadap moda transportasi Bus Trans Sidoarjo dalam bepergian.

Manfaat dalam penelitian ini terdiri dari manfaat akademik dan manfaat praktis. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu mengetahui Bagaimana minat masyarakat terhadap moda transportasi massal Bus Trans Sidoarjo dan faktor-faktor apa yang mempengaruhi minat masyarakat terhadap moda transportasi Bus Trans Sidoarjo dalam bepergian dan hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai perbandingan dalam penelitian dan pengembangan lebih lanjut dalam penerapan ilmu khususnya ilmu administrasi negara dalam hal minat masyarakat.. sedangkan manfaat praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan pemerintah daerah setempat dalam memecahkan persoalan - persoalan yang muncul tentang bagaimana cara mengimplementasikan program khususnya program pengembangan transportasi massal bus trans sidoarjo di kabupaten Sidoarjo, sehingga pihak yang terkait dapat mengatasi permasalahan yang ada sedini mungkin agar dapat mengembangkan program tersebut dengan baik agar dapat mencapai tujuan yang direncanakan.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan tipe penelitian deskriptif. Lokasi penelitian di Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur. Teknik penentuan informan menggunakan teknik *purposive dan simple random sampling* yaitu pengambilan anggota sampel dari populasi dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu Teknik pengumpulan data menggunakan data primer dan data sekunder. Teknik pemeriksaan keabsahan data menggunakan teknik triangulasi sumber dan triangulasi teknik pengumpulan data. Teknik analisis data terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Masyarakat Pengguna Transportasi Darat

Masyarakat adalah sekumpulan manusia yang saling “bergaul” atau dengan istilah ilmiah, saling “berinteraksi. Lebih lanjut menurut Koentjaraningrat masyarakat adalah kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem

adat istiadat tertentu yang bersifat kontinyu, dan yang terikat oleh suatu rasa identitas bersama. (Koentjaraningrat, 2009).

Masyarakat pengguna transportasi darat merupakan masyarakat yang membutuhkan moda transportasi dalam menunjang aktivitasnya. Masyarakat sebagai pengguna atau konsumen jasa transportasi keberadaannya dilindungi oleh hukum, seperti Pasal 1 angka 1 Undang-Undang No.8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Beberapa hal yang perlu dipertimbangkan dalam karakteristik masyarakat pengguna transportasi darat adalah sebagai berikut :

- 1) Mobilitas sosial masyarakat yang tinggi, Gerak sosial atau social mobility adalah suatu gerak dalam struktur sosial yaitu pola-pola tertentu yang mengatur organisasi suatu kelompok sosial. Struktur sosial mencakup sifat-sifat hubungan antara individu dalam kelompok dan hubungan antar individu dengan kelompoknya, sehingga masyarakat dalam melakukan mobilitas sosial memerlukan transportasi yang modern yang dapat menunjang aktivitasnya. Seperti halnya pada Kabupaten Sidoarjo yang penduduknya dan pendatang yang semakin bertambah dari tahun ke tahun, oleh karena itu sarana transportasi merupakan salah satu dari kebutuhan utama.

Mobilitas yang sangat cepat dari masyarakat, baik yang tinggal di desa maupun kota membutuhkan alat-alat transportasi untuk membantu memenuhi kebutuhan masyarakat akan adanya jasa transportasi, Dinas Perhubungan menyediakan berbagai macam fasilitas transportasi, salah satunya transportasi Bus Trans Sidoarjo.

- 2) Dana khusus yang dimiliki setiap individu berpengaruh terhadap pemilihan jenis moda untuk berpindah dari daerah asal ke daerah tujuan, masyarakat yang memiliki penghasilan besar tentunya memiliki lebih banyak pilihan moda untuk mencapai suatu tempat dibanding masyarakat yang berpenghasilan rendah. Hal ini dikarenakan dia mampu membayar biaya transportasi tersebut.

Masyarakat pelaku perjalanan (konsumen jasa transportasi), dapat kita kelompokkan ke dalam 2 kelompok yaitu :

1. Golongan paksawan (*Captive*) merupakan jumlah terbesar di negara berkembang, yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan kendaraan pribadi. Mereka

secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke bawah (miskin atau ekonomi lemah).

2. Golongan Pilihan (*Choice*), merupakan jumlah terbanyak di negara-negara maju, yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi. Mereka secara ekonomi adalah golongan masyarakat lapisan menengah ke atas (kaya atau ekonomi kuat).

Secara umum, ada 2 (dua) kelompok besar moda transportasi yaitu :

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), yaitu : Moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (misal : mobilnya disimpan digarasi). Contoh kendaraan pribadi seperti : Jalan kaki, Sepeda untuk pribadi, Sepeda motor untuk pribadi, Mobil pribadi
2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu : Moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Contoh kendaraan umum seperti : Ojek sepeda, sepeda motor, Becak, bajaj, bemo, Mikrolet, Bus umum (kota dan antar kota), Kereta api (kota dan antar kota).

Minat Masyarakat Pengguna Transportasi Darat terhadap Bus Trans Sidoarjo

Minat adalah suatu perangkat mental yang terdiri dari suatu campuran dari perasaan, harapan, pendirian, prasangka, rasa takut, atau kecenderungan - kecenderungan lain yang mengarahkan individu kepada suatu pilihan tertentu (Mappiare, Andi. 1994).

Oleh karena itu minat merupakan aspek psikis yang dimiliki seseorang yang menimbulkan rasa suka atau tertarik terhadap sesuatu dan mampu mempengaruhi tindakan orang tersebut. Minat mempunyai hubungan yang erat dengan dorongan dalam diri individu yang kemudian menimbulkan keinginan untuk berpartisipasi atau terlibat pada suatu yang diminatinya. Seseorang yang berminat

pada suatu obyek maka akan cenderung merasa senang bila berkecimpung di dalam obyek tersebut sehingga cenderung akan memperhatikan perhatian yang besar terhadap obyek.

Minat masyarakat pengguna transportasi darat adalah rasa suka atau tertarik terhadap suatu moda transportasi dan mampu mempengaruhi tindakan orang tersebut dalam memilih moda transportasi yang ia kehendaki.

Minat pada seseorang akan suatu obyek atau hal tertentu tidak akan muncul dengan sendirinya secara tiba-tiba dalam diri individu. Minat dapat timbul pada diri seseorang melalui proses. Dengan adanya perhatian dan interaksi dengan lingkungan maka minat tersebut dapat berkembang. Banyak faktor yang mempengaruhi minat seseorang akan hal tertentu. Menurut Crow (Shaleh Abdul Rahman, 2004) ada beberapa faktor yang mempengaruhi minat, Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) *The Factor Inner Urge* : Rangsangan yang datang dari lingkungan atau ruang lingkup yang sesuai dengan keinginan atau kebutuhan seseorang akan mudah menimbulkan minat. Misalnya kecenderungan terhadap rasa ingin tahu mengetahui kualitas pelayanan yang diberikan Bus Trans Sidoarjo, dalam hal ini seseorang mempunyai hasrat ingin tahu terhadap Bus Trans Sidoarjo.
- 2) *The Factor Of Social Motive* : Minat seseorang terhadap obyek atau sesuatu hal. Disamping itu juga dipengaruhi oleh faktor dari dalam diri manusia dan oleh motif sosial, misal seseorang berminat pada prestasi tinggi agar dapat status social yang tinggi pula.
- 3) *Emosional Factor* : Faktor perasaan dan emosi ini mempunyai pengaruh terhadap obyek misalnya perjalanan sukses yang dipakai individu dalam suatu kegiatan tertentu dapat pula membangkitkan perasaan senang dan dapat menambah semangat atau kuatnya minat dalam kegiatan tersebut.

Dalam pengoperasian program Bus Trans Sidoarjo minat di tunjukan oleh masyarakat yang ada di Kabupaten Sidoarjo baik masyarakat lokal maupun non lokal. Masyarakat merupakan golongan besar atau kecil dari beberapa manusia, yang dengan sendirinya bertalian secara golongan dan mempunyai pengaruh satu sama lain (M.Cholill Mansyur, 2005). Sedangkan Masyarakat kota adalah masyarakat yang anggota - anggotanya terdiri dari manusia yang bermacam - macam lapisan/ tingkatan hidup, pendidikan, kebudayaan, dan lain - lain. Jadi Minat masyarakat sangat diperlukan sebagai salah satu tolak ukur keberhasilan dari adanya program Bus Trans Sidoarjo.

Hasil temuan data di lapangan menunjukkan bahwa minat masyarakat di Kabupaten Sidoarjo dalam menggunakan Bus Trans Sidoarjo masih rendah. Rendahnya minat masyarakat ini dikarenakan oleh beberapa faktor, seperti waktu perjalanan yang lama, biaya perjalanan dalam sekali bepergian, kualitas pelayanan yang diberikan, tingkat akses lokasi shelter, dan ketepatan waktu.

Dalam implementasinya Bus Trans Sidoarjo. minat masyarakat dianggap kurang mendukung program Bus Trans Sidoarjo ini hal ini ditunjukkan dengan sepi peminat dari bus trans Sidoarjo semenjak diluncurkan pada tahun 2015. Sepinya peminat ini menjadi salah satu faktor penyebab Bus Trans Sidoarjo ini lamban berkembang semenjak diluncurkan, Sepinya peminat ini dikarenakan oleh masyarakat yang memiliki pilihan sendiri akan moda transportasi yang ia gunakan dalam bepergian yang dianggap lebih efektif dan efisien bagi mereka yang akan dijelaskan lebih spesifik sebagai berikut

Faktor Yang Mempengaruhi Minat Masyarakat Terhadap Moda Transportasi Trans Sidoarjo

Ada beberapa faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku perjalanan atau calon pengguna (*trip maker behavior*). Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variabel yang dapat diidentifikasi. Faktor-faktor tersebut antara lain: (Fidel Miro, 2002)

Waktu perjalanan

Waktu perjalanan adalah jumlah waktu yang diperlukan dari asal sampai pada tujuan. Waktu perjalanan dapat berbeda dari setiap pengukuran, hal ini dipengaruhi oleh keadaan jalan, seperti lamanya waktu terkena lampu merah, terkena macet, berhenti karena ada kereta api yang melintas, lamanya waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu jalan ke terminal (*walk to terminal time*) dan waktu di atas kendaraan. dan sebagainya. Waktu perjalanan akan dikatakan konsisten apabila waktu perjalanan yang diperoleh setiap harinya sama atau tidak berbeda jauh dari sebelumnya. Bagi para pengguna jalan, waktu perjalanan sangatlah penting dalam bepergian, karena dengan adanya waktu perjalanan yang konsisten akan membantu para pengguna jalan untuk merencanakan waktu perjalanannya.

Berdasarkan hasil temuan dilapangan beberapa masyarakat mengeluhkan tentang waktu perjalanan yang mereka lakukan jika menggunakan Bus Trans Sidoarjo. Pertama adalah waktu jalan ke shelter dimana waktu yang digunakan masyarakat untuk berjalan menuju shelter terdekat dari rumah atau lokasi mereka. Yang kedua adalah waktu tunggu, dimana waktu tunggu ini merupakan waktu menunggu kedatangan Bus Trans Sidoarjo. Dan yang ketiga adalah waktu di dalam Bus Trans

Sidoarjo, waktu dalam perjalanan di dalam Bus Trans Sidoarjo menuju tempat tujuan juga diperhitungkan, lamanya perjalanan dalam Bus Trans Sidoarjo dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas yang tidak menentu dan waktu berhenti di setiap shelter.

Biaya perjalanan

Manusia dan barang sebagai pengguna jasa yang melakukan perjalanan sama – sama mengeluarkan pengorbanan. Pengorbanan yang dikeluarkan oleh kelompok konsumen ini disebut dengan biaya pindah (angkut). Biaya pindah dapat diartikan sebagai biaya keseluruhan yang telah dikeluarkan oleh pelaku perjalanan (konsumen) selama proses pemindahan (selama perjalanan) dari tempat asal ke tempat tujuan akhir. Berarti ke dalam biaya keseluruhan ini telah termasuk tarif angkut sesuai jarak kilometer asal – tujuan (baik tiket maupun non tiket), biaya – biaya lain yang menyertainya misalnya biaya dari rumah ke halte atau terminal bus, dan biaya dari halte atau terminal bus ke tempat tujuan akhir, biaya makan, biaya – biaya yang tidak pantas lainnya seperti pungli – pungli yang dilakukan oknum yang tidak bertanggung jawab.

Jadi, Biaya perjalanan merupakan seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi seperti tarif tiket, bahan bakar, dan lain-lain.

Dalam implementasinya program Bus Trans Sidoarjo mematok tarif yang murah yaitu sebesar Rp 5000 bagi penumpang umum dan Rp 2000 untuk pelajar. Namun dengan rendahnya tarif yang diberikan minat masyarakat juga tidak bertambah. hal ini dikarekan biaya lain yang harus dikeluarkan oleh masyarakat. Berdasarkan hasil lapangan masyarakat masih keberatan dengan biaya yang harus dikeluarkan jika harus menggunakan Bus Trans Sidoarjo, karena biaya yang dikeluarkan bukan hanya Rp 5000 untuk umum dan Rp 2000 untuk pelajar saja tapi juga ada biaya yang lain untuk menuju tujuan mereka, hal ini dikarenakan letak halte dan rute yang tidak menjangkau semua wilayah. Biaya lain tersebut berupa biaya diluar ongkos tarif dari Bus Trans Sidoarjo seperti biaya angkutan umum lain.

Tingkat pelayanan

Menurut Sutedja pelayanan atau servis dapat diartikan sebagai sebuah kegiatan atau keuntungan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain. Pelayanan tersebut meliputi kecepatan melayani, kenyamanan yang diberikan, kemudahan lokasi, harga wajar dan bersaing.

Dalam penelitian ini tingkat pelayanan relatif adalah kenyamanan, keselamatan, kelancaran. Kenyamanan adalah sesuatu yang terkait dengan rasa selama proses pindah, misalnya

tidak kepanasan, tidak menjemukan, ruangan yang lega, sejuk (untuk orang) dan mendapat perlakuan khusus.

Tingkat pelayanan dari Bus Trans Sidoarjo ini dilihat dari segi shelter maupun bus yang dioperasikan.

Kenyamanan shelter yang merupakan tempat penumpang menunggu Bus Trans Sidoarjo menjadi penting. Kenyamanan dilihat dari adanya tempat duduk, atap Shelter, tangga shelter, dll. Berdasarkan hasil survei dilapangan beberapa masyarakat mengeluhkan tentang kondisi shelter yang menjadi tempat pemberhentian Bus Trans Sidoarjo, seperti shelter yang ada di daerah Lemah Putro, dimana shelter tersebut mengalami permasalahan kebocoran di kala hujan. Selain shelter yang ada di Lemah Putro shelter di Pondok Jati juga dikeluhkan oleh masyarakat, karena posisi shelter tersebut tidak dapat dilalui oleh Bus Trans Sidoarjo karena berbenturan dengan halte bus kota P3 jurusan Sidoarjo – Jembatan Merah. Sehingga masyarakat untuk menaiki Bus Trans Sidoarjo menggunakan tangga bantuan yang di sediakan oleh pihak Perum Damri. Sehingga pembangunan Shelter di Pondok Jati seperti dak berfungsi dengan tepat.

Sedangkan untuk kenyamanan dari segi bus dapat dilihat dari jumlah tempat duduk di dalam bus , jumlah tempat berdiri, AC bus, pelayanan petugas (senyum, sapa, salam), dll. Secara kualitas Bus Trans Sidoarjo lebih unggul daripada angkutan umum lain. Berdasarkan hasil survei di lapangan masyarakat puas dengan kualitas pelayanan yang di berikan di dalam bus, kenyamanan dalam perjalanan lebih terjamin jika dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum mass transit lainnya seperti bemo atau elf.

Tingkat akses

Tingkat akses merupakan kemudahan pencapaian tempat tujuan. Dalam melakukan sebuah perjalanan kemudahan pencapaian tempat tujuan juga menjadi faktor penentu moda transportasi apa yang akan digunakan dalam perjalanan yang akan ditempuh. akses lokasi.

Berdasarkan hasil temuan dilapangan beberapa masyarakat mengeluhkan letak shelter dan juga rute dari Bus Trans Sidoarjo. Penempatan Shelter memang sudah tepat berada di titik – titik keramaian seperti kampus, pasar, rumah sakit, sekolah, pusat perbelanjaan dan beberapa ada di depan gang pemukiman warga , namun sebagian masyarakat mengeluhkan karena lokasi tersebut karena jauh dari lokasi ,tempat tinggal atau tujuan mereka. Hal itulah yang menyebabkan mengapa individu masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi lain yang lebih efektif dan efisien bagi mereka daripada harus menggunakan Bus Trans Sidoarjo.

Sedangkan untuk Rute dari Bus Trans Sidoarjo dari terminal porong menuju terminal purabaya via tol ini sangat di keluhkan oleh masyarakat di Kabupaten Sidoarjo. Hal ini dikarenakan aktivitas masyarakat banyak sekali dilakukan di daerah Buduran, Gedangan, waru yang mana di ketahui daerah tersebut adalah daerah rawan macet setiap harinya. namun, Bus Trans Sidoarjo tidak melewati daerah tersebut dan memilih melewati tol Sidoarjo – waru. Hal ini dikarenakan penolakan dari pihak angkutan umum mass transit seperti bemo, elf yang merasa terancam kehilangan mata pencahariannya jika Bus Trans Sidoarjo melewati jalur non tol. Padahal untuk membuat suatu pelayanan transportasi publik yang berkualitas dan yang baik harus memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai pengguna dari moda transportasi tersebut bukan hanya memenuhi kepentingan pihak – pihak tertentu.

Jadi, dapat ditarik kesimpulan bahwa implementasi Bus Trans Sidoarjo ini kurang diminati masyarakat karena tingkat akses dari Bus Trans Sidoarjo ini masih kurang maksimal. Hal ini dikarenakan rute yang di tetapkan tidak mencakup seluruh daerah di kawasan kabupaten Sidoarjo. Selain itu Hal ini menyebabkan masyarakat kurang minat untuk menggunakan Bus Trans Sidoarjo dalam bepergian karena dianggap kurang efektif dan efisien karena harus berpindah kendaraan lain.

Tingkat kehandalan angkutan umum disegi waktu

Semua pengguna jalan secara umum sudah menginginkan ketepatan terutama dari segi waktu dan informasi yang benar dan transparan.¹ Ketepatan waktu sebagai standar yang telah ditetapkan dimana sarana transportasi tiba, berangkat atau lewat pada titik yang telah ditetapkan dan pada waktu yang telah ditetapkan.

Berdasarkan hasil temuan dilapangan beberapa masyarakat mengeluhkan tentang ketepatan waktu datang dan berangkat Bus Trans Sidoarjo. Jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus Trans Sidoarjo tidak sesuai dengan waktu yang ditentukan. Ketepatan waktu datang dan berangkatnya Bus Trans Sidoarjo ini di sebabkan oleh beberapa faktor. Yang pertama adalah dari situasi kondisi jalan yang tidak bisa di prediksi seperti terjadi kemacetan yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas, kemacetan karena volume kendaraan yang begitu banyak dan lain sebagainya. Yang kedua adalah armada yang beroperasi hanya 1/3 dari jumlah bus yang diberikan, hal ini mempengaruhi interval waktu yang diperkirakan. Tidak beroperasinya sebagian Bus Trans Sidoarjo ini juga dikarenakan rendahnya minat dari masyarakat sendiri sehingga jika Bus Trans

Sidoarjo tersebut dipaksakan beroperasi semua biaya operasional akan semakin besar dan akan semakin merugi.

Akibat dari hal tersebut membuat masyarakat mengeluhkan keterlambatan yang dialami Bus Trans Sidoarjo ini, hal ini mempengaruhi minat masyarakat terhadap moda transportasi trans Sidoarjo.

Kesimpulan

Sebagaimana telah dijelaskan Bab I minat seseorang akan timbul dan berdasarkan hasil penelitian di lapangan dan analisis data dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Minat Masyarakat di Kabupaten Sidoarjo untuk beralih menggunakan Bus Trans Sidoarjo dalam bepergian masih rendah
2. Penyebab rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Sidoarjo ini di dasari oleh faktor – faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan Bus Trans Sidoarjo. Berikut merupakan faktor yang mempengaruhi minat masyarakat untuk tidak menggunakan Bus Trans Sidoarjo dimulai oleh faktor yang paling dominan yang mempengaruhi minat masyarakat hingga faktor yang tidak dominan yang mempengaruhi minat masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Sidoarjo. Faktor tersebut antara lain sebagai berikut:
 - a. Waktu perjalanan, sebagian besar masyarakat mengeluhkan waktu relatif perjalanan yang mereka tempuh lebih lama jika mereka harus menggunakan moda transportasi Trans Sidoarjo ketimbang menggunakan moda transportasi pribadi ataupun moda transportasi umum lain seperti bemo, ojek online, dll.
 - b. Biaya perjalanan, Bagi beberapa masyarakat besar biaya yang dikeluarkan dalam perjalanan mereka merupakan suatu hal yang dapat mempengaruhi pilihan mereka untuk menggunakan atau tidak menggunakan moda transportasi tersebut.
 - c. Tingkat akses, Bus Trans Sidoarjo ini kurang diminati masyarakat karena tingkat akses dari Bus Trans Sidoarjo ini masih kurang maksimal. Hal ini dikarenakan rute yang di tetapkan tidak mencakup seluruh daerah di kawasan kabupaten Sidoarjo. Selain itu Hal ini menyebabkan masyarakat kurang minat untuk menggunakan Bus Trans Sidoarjo dalam bepergian karena dianggap kurang efektif dan efisien karena harus berpindah kendaraan lain.
 - d. Tingkat kehandalan angkutan umum, ketepatan waktu datang dan berangkat menjadi salah satu faktor mengapa

¹ Miro, Fidel.2012. *Pengantar Sistem Transportasi*.Jakarta: Erlangga. Hlm.12

masyarakat enggan menggunakan Bus Trans Sidoarjo hal ini dikarenakan kondisi jalanan yang tidak menentu dan juga jumlah armada yang beroperasi belum seluruhnya dan hanya sepertiga armada saja yang beroperasi yang dikarenakan sepihnya minat dan tingginya biaya yang di keluarkan.

- e. Tingkat pelayanan, Bus Trans Sidoarjo memiliki kualitas pelayanan yang cukup memuaskan dari segi kenyamanan, kebersihan dan keamanan. Dimana kualitas yang diberikan lebih baik daripada angkutan umum yang telah ada seperti bemo dan elf. Namun pelayanan shelter khususnya dalam penentuan lokasi itu dianggap kurang tepat dan tidak menyeluruh sehingga kurang bisa memenuhi kebutuhan masyarakat.

Daftar Pustaka

Buku :

Abror, A.R. 1989. *Psikologi Pendidikan*. Pontianak: Tiara Wacana Yogya

Adisasmita, R. 2014. *Jaringan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu

Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta. Graha Ilmu.

Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Agustino, Leo. 2008. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.

Agustino, Leo. 2009. *Pilkada dan Dinamika Politik Lokal*. Cetakan Pertama, Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Ahmad, Munawar. 2007. *Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan, disampaikan pada Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar pada Fakultas Teknik Universitas Gajah Mada*

A.M, Sardiman. 2006. *Interaksi dan Motivasi Belajar-Mengajar*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada

Aminah, Siti 2009. *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. Surabaya : Universitas Airlangga.

Aminah, Siti. 2016. *Penataan transportasi publik – privat dan pengembangan aksesibilitas masyarakat*. Surabaya : Airlangga University Press.

Arikunto, Suharsimi. 2013. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta

BN. Marbun. 2003. *Kamus Manajemen*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan

Budiati. Atik Catur. 2009. *Sosiologi Konstektual Untuk SMA & MA*. Jakarta : CV Mediatama

Bungin, Burhan. 2007. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta : PT. Raja Grafindo

Clandinin & Connelly. 1990. *Stories of experience and narrative inquiry. Educational Researcher*

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1998. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Djamarah, S. 2008. *Psikologi Belajar*. Jakarta: Rineka Cipta

Haryanto, Sindung. 2016 *Sosiologi Ekonomi*. Jogjakarta. Ar –Ruzz Media

Herdiansyah, Haris. 2011. *Metodologi Penelitian Kualitatif untuk Ilmu-Ilmu Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika

Koentjaraningrat. 2009. *Pengantar Ilmu Antropologi*. Jakarta: Rineka Cipta.

Laffel, Nikki. 2006. *Promoting Public Transportation for Sustainable Development*

Levinson. 2003. *Bus Rapid Transit Volume I : Case Studies in Bus Rapid Transit*. Washington : Transportasion Reseach Board

Mansyur, M. Cholill. 2005. *Sosiologi Masyarakat Kota & Desa*. Surabaya. Usaha Nasional

Mappiare, Andi. 1994. *Psikologi Remaja*. Surabaya: Usaha Nasional

Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga: Jakarta.

Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Jakarta .Erlangga

Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Lexy J, Moleong. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosdakarya

Moleong, J Lexy. 2008. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosdakarya

Moleong, J Lexy. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya

Nugrogo, Riant. 2004. *Kebijakan Publik : Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta : Pt Elex Mediakomputindo

Patilima, Hamid. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Penerbit Alfabeta

Patton, MQ. 2009. *Metode Evaluasi Kualitatif*. Jakarta: Pustaka Pelajar

Plummer, Ken. 2011. *Sosiologi the Basics*. Jakarta: PT raja Grafindo

Pujileksono, Sugeng. 2015. *Metode Penelitian Komunikasi Kualitatif*. Malang: Intrans Publishing

Rahman, Shaleh Abdul dan Abdul, Wahab Muhib. 2004. *Psikologi Suatu Pengantar (Dalam Perspektif Islam)*. Jakarta: Prenada Media

Reksoprayitno. 2004. *Sistem Ekonomi dan Demokrasi Ekonomi*. Jakarta: Bina Grafika

Santrock, J.W. 2007. *Psikologi Pendidikan (edisi kedua)*. Penerj. Tri Wibowo B.S. Jakarta: Kencana

Sarwono, SarlitoW. 1992. *Psikologi Lingkungan*. Jakarta: Gramedia

Satori, Djam'an dan Aan Komariah. 2010. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: alfabeta

Shadily, H. 1992. *Ensiklopedi Indonesia Edisi Khusus*. Jakarta: PT Intermedia

Slameto. 1995. *Belajar dan faktor-faktor yang mempengaruhinya*. Jakarta: Rineka Cipta

Soekanto, Soerjono. 2005. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta. PT RajaGrafindo Persada

Soerjono Soekanto. 2007. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Subarsono, AG. 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Pustaka Belajar

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung :Alfabeta

Suharno. 2010. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Yogyakarta : UNY Press

Sulistio, Eko Budi dan Kagungan, Dian. 2012. *Studi Formulasi Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan Di Kota Bandarlampung*. Jurnal: Universitas Lampung.

Sunarto. 2007. *Manajemen Ritel*. Yogyakarta: Penerbit Amus

Suryabrata, Sumadi. 2002. *Psikologi Pendidikan*. Jakarta: PT. Grafindo Perkasa Rajawali

Sutedja, Wira. 2007. *Panduan Layanan Konsumen*. Jakarta: PT. Grasindo

Suwitri, S. 2008. *Konsep Dasar Kebijakan Publik*. Semarang: Universitas Diponegoro Semarang

Wahab, Solichin Abdul. 1991. *Analisa Kebijakan : Dari Formulasi ke Implementasi*. Jakarta . PT. Bumi Aksara

Wahab, Solichin Abdul. 2008. *Analisis Kebijakan dari formulasi ke implementasi kebijaksanaan negara*. Jakarta : Bumi Aksara

Warpani, S. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung :Penerbit ITB

Jurnal :

Monks, F. J. Knoers, A. M. P., & Haditono, S. R. 2002. *Psikologi perkembangan Pengantar dalam berbagai bagiannya*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

Pungut dan Suning. 2016. *Keberlanjutan Operasional BRT Trans Sidoarjo terhadap Aksesibilitas Antar CBD*. Surabaya.

Setiawati, Ami. 2012. *evaluasi program Bus Transjakarta dalam upaya perbaikan transportasi publik di Jakarta*. Jakarta: Universitas Indonesia

Shen et. Al., 1998. *At-grade busway planning guide*. Miami: Florida International University

Thomas, E., 2001, *Presentation at the Institute of Transportation Engineers Annual Meeting*, Chicago. August

Transportation Research Board, 2003, *Bus Rapid Transit, Transit Cooperative Research Program*, Washington

Dokumen :

Laporan operasional bus trans sidoarjo September 2015- juli 2016

Laporan operasional bus trans sidoarjo 1 Desember 2016 dan 2 Desember 2016

Undang-Undang :

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009

Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dan Retribusi Izin Trayek

Website :

Hadi, Nur. 2016. *Sepi Penumpang Trayek Bus Trans Sidoarjo akan ditambah*. Diakses dari <https://m.tempo.co/read/news/2016/01/05/058733316/sepi-penumpang-trayek-trans-sidoarjo-akan-ditambahpada> tanggal 5 Maret 2017 pukul 21.00 WIB

Koloway, Bobby Constantine. 2017. *Armada Bus Trans Sidoarjo Nganggur, Rugi Rp 3 - 4 Juta Per hari*. Diakses dari <http://surabaya.tribunnews.com> 2017/01/03/20-armada-bus-trans-sidoarjo-nganggur-rugi-rp-3-4-juta-per-hari?page=all pada tanggal 7 Februari 2017 pukul 19.00 WIB

Situs Resmi Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. *Bus Trans Sidoarjo*. diakses dari <http://dishub.sidoarjokab.go.id/halstatis-25-bustranssidoarjo.html>. pada 24 Maret 2017

Situs Resmi Pemerintah Kabupaten Sidoarjo. diakses dari <http://www.sidoarjokab.go.id/> ipada 27 Maret 2017.