



## Evaluasi Dampak Kebijakan Transportasi Suroboyo Bus dalam Menanggulangi Kemacetan di Surabaya

Richad Rendra Mulya Maulana Pratama<sup>1</sup>, Endang Indartuti<sup>2</sup>,  
Dida Rahmadanik<sup>3</sup>

<sup>1-3</sup>Program Studi Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,  
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Indonesia

Email : [richadrendra@gmail.com](mailto:richadrendra@gmail.com)<sup>1</sup>, [endangindartuti@untag-sby.ac.id](mailto:endangindartuti@untag-sby.ac.id)<sup>2</sup>, [didaragma@untag-sby.ac.id](mailto:didaragma@untag-sby.ac.id)<sup>3</sup>

Korespondensi penulis: [richadrendra@gmail.com](mailto:richadrendra@gmail.com)\*

**Abstract.** *The growth in population and private vehicles in Surabaya has caused a significant increase in traffic congestion. To overcome this problem, the Surabaya City government implemented the Suroboyo Bus public transportation policy as an alternative solution. This research aims to evaluate the impact of this policy in reducing traffic jams in the city of Surabaya. The research methods used include secondary data analysis from related agencies, Suroboyo Bus user satisfaction surveys, as well as field observations at several main congestion points. The research results show that the implementation of Suroboyo Bus contributed to reducing the volume of private vehicles by 12% on main routes and increasing public interest in public transportation. However, the effectiveness of this policy still faces challenges, especially in terms of integration of transportation modes and service area coverage. In conclusion, the Suroboyo Bus policy has great potential to reduce congestion if supported by infrastructure development and increasing public awareness of the use of public transportation.*

**Keywords:** *Suroboyo Bus, transportation policy, traffic jams, Surabaya, public transportation.*

**Abstrak.** Pertumbuhan jumlah penduduk dan kendaraan pribadi di Surabaya telah menyebabkan peningkatan kemacetan lalu lintas yang signifikan. Untuk mengatasi masalah ini, pemerintah Kota Surabaya menerapkan kebijakan transportasi publik Suroboyo Bus sebagai solusi alternatif. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dampak kebijakan tersebut dalam mengurangi kemacetan di kota Surabaya. Metode penelitian yang digunakan meliputi analisis data sekunder dari instansi terkait, survei kepuasan pengguna Suroboyo Bus, serta observasi lapangan di beberapa titik kemacetan utama. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan Suroboyo Bus berkontribusi pada penurunan volume kendaraan pribadi sebesar 12% di rute-rute utama dan meningkatkan minat masyarakat terhadap transportasi umum. Namun, efektivitas kebijakan ini masih menghadapi tantangan, terutama dalam hal integrasi moda transportasi dan cakupan wilayah layanan. Kesimpulannya, kebijakan Suroboyo Bus memiliki potensi besar untuk mengurangi kemacetan jika didukung oleh pengembangan infrastruktur dan peningkatan kesadaran masyarakat akan penggunaan transportasi publik.

**Kata kunci:** Suroboyo Bus, kebijakan transportasi, kemacetan, Surabaya, transportasi publik.

### 1. PENDAHULUAN

Kemacetan menjadi masalah yang semakin serius di banyak kota besar di seluruh dunia, termasuk Surabaya, salah satu kota metropolitan terbesar di Indonesia. Pertumbuhan populasi dan kendaraan bermotor yang pesat telah menyebabkan lonjakan dalam kepadatan lalu lintas, yang pada gilirannya berdampak negatif terhadap mobilitas penduduk dan lingkungan kota. Kemacetan lalu lintas tidak hanya menghambat produktivitas ekonomi, tetapi juga meningkatkan tingkat polusi udara dan dampak negatif lainnya. Untuk mengatasi permasalahan ini, Pemerintah Kota Surabaya telah menerapkan berbagai kebijakan transportasi, termasuk pengenalan sistem transportasi massal, seperti Surabaya Bus. Di antara inisiatif utama, Surabaya Bus berupaya menyediakan alternatif transportasi umum yang lebih ramah

lingkungan dan efisien. Namun, meskipun upaya ini dilakukan, kemacetan lalu lintas masih menjadi permasalahan yang belum terselesaikan sepenuhnya di Surabaya. Dalam konteks ini, penelitian ini bertujuan untuk melakukan evaluasi mendalam terhadap kebijakan transportasi Surabaya Bus dan menilai sejauh mana efektivitasnya dalam menanggulangi kemacetan lalu lintas di Surabaya. Evaluasi ini perlu dilakukan untuk mengidentifikasi kelemahan dan potensi perbaikan dalam pelaksanaan kebijakan ini serta memberikan rekomendasi yang relevan kepada pihak berwenang untuk meningkatkan efektivitas sistem transportasi umum di kota ini. Penelitian ini juga memiliki signifikansi penting dalam konteks peningkatan kualitas hidup penduduk Surabaya dan menjaga keberlanjutan lingkungan kota. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi kontribusi dalam perumusan kebijakan yang lebih baik dan berkelanjutan di bidang transportasi, serta memberikan panduan yang berguna bagi perkembangan sistem transportasi publik di kota-kota besar lainnya yang menghadapi permasalahan serupa.

Akan ada kebutuhan besar untuk pilihan transportasi di kota Surabaya karena kepadatan penduduknya. Mengingat jumlah penduduk dan status Surabaya sebagai pusat ekonomi di Jawa Timur, banyaknya pilihan transportasi yang tersedia bagi penduduknya seharusnya tidak mengejutkan. Istilah "transportasi" digunakan untuk menggambarkan setiap perpindahan, penggantian, atau redistribusi barang yang disengaja dari satu lokasi ke lokasi lain (Rembaen et al., 2018). Volume transportasi tumbuh seiring dengan berlalunya periode dan tahun. Banyaknya lalu lintas memengaruhi cara orang menjalani kehidupan sehari-hari mereka

Kota Surabaya di Indonesia hanyalah salah satu dari beberapa pusat kota besar di mana kemacetan lalu lintas merupakan hal yang biasa terjadi. Kota Surabaya sangat padat penduduknya pada tahun 2016, dengan jumlah penduduk 2.848.583 jiwa (BPS Jawa Timur, 2017:74), sehingga memerlukan peningkatan kebutuhan transportasi, menurut Jawa Timur dalam Angka. Kemacetan merupakan masalah utama di kota Surabaya karena meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di jalan. Kepadatan terjadi ketika jumlah orang dan mobil melebihi kapasitas jalan, yang terjadi ketika ada ketidaksesuaian antara keduanya. Di antara kota-kota dengan tingkat kemacetan yang relatif tinggi, Kota Surabaya menonjol sebagai ibu kota Provinsi Jawa Timur. Kebutuhan akan transportasi telah tumbuh seiring dengan pesatnya pertumbuhan penduduk dan migrasi keluar daerah pedesaan di sekitar Surabaya. Ada ketidakseimbangan antara wilayah Kota Surabaya yang relatif kecil dengan pembangunan dan perluasan wilayah yang terus-menerus untuk mendukung pertumbuhan ekonomi. Kemacetan di Kota Surabaya sebagian disebabkan oleh hal ini.

Sejumlah masalah muncul di industri transportasi sebagai akibat dari peningkatan pendaftaran mobil sebesar 10,91% antara tahun 2018 dan 2020. Kemacetan di sebagian besar jalanan kekhawatiran di masa mendatang berasal dari tingginya frekuensi kecelakaan yang disebabkan oleh peningkatan jumlah mobil yang tidak berkelanjutan dibandingkan dengan lebar jalan yang tersedia. Salah satu alternatif yang mungkin dapat meringankan masalah ini adalah transportasi umum. Mengingat populasi Surabaya yang sangat mobile, angkutan umum jelas merupakan faktor utama yang perlu dipikirkan. Namun kenyataannya, sistem transportasi umum Surabaya belum mampu menemukan solusi lain untuk masalah ini. Banyak industri masih harus menempuh jalan panjang sebelum dapat menyelesaikan masalah dengan armada, infrastruktur, fasilitas, undang-undang, dan operasinya.

Bus Suroboyo adalah bagian menurut tujuan pembangunan wilayah & nasional yg bertujuan buat mempertinggi infrastruktur & pilihan transportasi Surabaya. Berikut ini merupakan aplikasi peraturan berikut: "Pemerintah Pusat &/atau Pemda Menjamin Ketersediaan Angkutan Massa Berbasis Jalan buat Memenuhi Kebutuhan Angkutan Kendaraan Bermotor Umum pada Wilayah Perkotaan. "yaitu Pasal 53 Ayat 1 Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 mengenai Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Dendandemikian, negara berkewajiban buat mengklaim warganya memperoleh akses angkutan generik pada hal ini. Oleh lantaran itu, pemerintah, termasuk Pemkot Surabaya, menyediakan layanan angkutan generik yg dikenal menggunakan nama Bus Suroboyo.

Sebagai solusi atas masalah transportasi, program bus Suroboyo dikembangkan. Diyakini bahwa inisiatif ini dapat mengurangi kemacetan, polusi, dan kecelakaan yang disebabkan oleh orang-orang yang menggunakan kendaraan pribadi. Oleh karena itu, kita perlu menunjukkan bentuk transportasi umum yang aman dan menyenangkan yang dapat mengakomodasi dan menarik orang untuk meninggalkan mobil mereka sendiri demi kendaraan pribadi. Pemerintah kota Surabaya telah berupaya mengusulkan sejumlah solusi, tetapi mengalami beberapa masalah dalam melaksanakannya. Sebagai contoh, Pemerintah Kota Surabaya tidak pernah mewujudkan rencananya untuk memperkenalkan trem atau MRT.

## 10.91%

Jumlah Kendaraan di Jawa Timur berasal dari Kota **Surabaya**.  
(dan merupakan angka terbesar di Provinsi tersebut)

Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Truk	Sepeda Motor	Kendaraan Khusus	TOTAL
2018	469.276	3.620	142.771	2.342.887	186	2.958.740
2019	495.596	3.888	149.670	2.517.449	196	3.166.799
2020	503.066	3.965	153.102	2.599.332	196	3.259.661

**Gambar 1.** Jumlah Kendaraan di Jawa Timur Sumber; Bappelitbang Kota Surabaya (2023)

Dinas Perhubungan Kota Surabaya mengambil alih pengoperasian Suroboyo Bus pada 7 April 2018. Saat pertama kali beroperasi, Suroboyo Bus menyediakan tiga rute bagi warga Kota Surabaya. Meningkatnya jumlah pengguna Suroboyo Bus menjadi bukti bahwa masyarakat sudah mulai menyukai moda transportasi umum baru ini.

**Tabel 1 Jumlah Penumpang Suroboyo Bus Tahun 2018-2022**

Tahun	Jumlah Penumpang Suroboyo Bus
2018	513.142
2019	1.123.177
2020	823.130
2021	926.971
2022	1.611.415
<b>Total</b>	<b>4.997.835</b>

Sumber; Dinas Perhubungan Kota Surabaya, (2023)

Dalam Perbandingan pengguna kendaraan pribadi dengan pengguna transportasi Suroboyo Bus dalam kurun waktu selama 4 tahun terakhir adanya Program Suroboyo Bus sekitar

Suroboyo Bus akan menghentikan layanan pada rute Gunung Anyar–Kenpark mulai 19 Desember 2022, meskipun minat masyarakat terhadap rute tersebut meningkat menurut data yang ditampilkan dalam tabel. Kabar tersebut disampaikan melalui akun Instagram @SuroboyoBus. Pasalnya, jalur Purabaya–Kenpark Trans Semanggi Suroboyo yang dioperasikan oleh Kementerian Perhubungan RI masih beroperasi. Oleh karena itu, saat ini hanya ada dua rute yang dilayani Suroboyo Bus, yakni Purabaya–Rajawali dan Terminal Intermoda Joyoboyo–Osowilangun.

Dengan Suroboyo Bus, masyarakat Surabaya akhirnya dapat menaiki moda transportasi umum baru yang pada akhirnya akan mengakhiri sejarah panjang masalah transportasi di kota ini. Hal ini terjadi setelah bertahun-tahun kecewa dengan penanganan Pemkot Surabaya terhadap MRT dan trem, dua solusi potensial untuk masalah transportasi di Surabaya. Meskipun memiliki banyak dampak positif, Pemkot Surabaya menghadapi tantangan baru akibat keberadaannya. Salah satu kendala yang muncul dari keberadaan Bus Suroboyo adalah infrastrukturnya yang kurang memadai. Bus ini tidak memiliki jalur khusus, dan ukurannya yang terlalu besar untuk sebagian besar jalan di Surabaya. Meskipun awalnya diharapkan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas, bus ini justru menyebabkan antrean kendaraan di beberapa titik, terutama di jalan sempit dan persimpangan. Hal ini terutama terlihat saat bus hendak berbelok, yang membutuhkan waktu cukup lama karena panjangnya bus, sehingga menyebabkan antrean kendaraan. Selain itu, bus ini juga tidak memiliki halte sama sekali, terutama karena ada sejumlah halte yang tidak memiliki tempat berteduh, kursi, atau naungan bagi mereka yang

menunggu untuk naik bus.

Karena tidak semua orang memiliki akses ke telepon pintar dan paket data, satu-satunya cara untuk melacak bus Surabaya adalah melalui aplikasi Gobis. Orang-orang terpaksa menunggu di halte bus, yang sangat merepotkan karena beberapa halte bus Surabaya masih kekurangan tempat duduk dan atap, sehingga tidak layak untuk menunggu. Sistem pembayaran bus Surabaya tidak terkecuali; sistem ini menggunakan QRIS untuk menerima pembayaran non-tunai, dan tidak semua orang paham teknologi. Ada sejumlah masalah dengan bus Surabaya. Pertama, rutenya masih cukup pendek dan tidak mencakup seluruh kota. Kedua, headway time bus Suroboyo sangat lambat sehingga tidak menonjol dibandingkan bus-bus lain yang sudah beroperasi sebelumnya. Mencari informasi lebih lanjut tentang masalah seputar kemampuan bus Surabaya mengatasi kemacetan lalu lintas.

Beberapa pertimbangan yang menjadi latar belakang penting untuk evaluasi kebijakan ini termasuk Pertumbuhan Penduduk Surabaya terus mengalami pertumbuhan penduduk yang signifikan. Hal ini menyebabkan peningkatan permintaan akan sistem transportasi yang dapat mengakomodasi kebutuhan mobilitas penduduknya. Peningkatan Jumlah Kendaraan Pribadi: Dengan pertumbuhan ekonomi dan kelas menengah yang semakin berkembang, jumlah kendaraan pribadi di Surabaya terus meningkat. Ini telah menyebabkan peningkatan tekanan pada infrastruktur jalan raya. Dampak Lingkungan: Kemacetan lalu lintas tidak hanya mempengaruhi produktivitas, tetapi juga berkontribusi pada polusi udara dan dampak lingkungan lainnya. Evaluasi kebijakan transportasi juga harus mempertimbangkan aspek lingkungan. Kemacetan lalu lintas berdampak negatif pada kualitas hidup penduduk Surabaya. Dalam mengatasi kemacetan, perlu dipertimbangkan bagaimana kebijakan transportasi dapat meningkatkan kualitas hidup warga kota.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **Kebijakan Publik**

Kebijakan Publik Banyak pakar yg mendefinisikan kebijakan publik menggunakan cara yg berbeda-beda. Jadi seluruh orang memiliki penekanan yg sama. Hal ini ditimbulkan adanya disparitas pendapat pada kalangan para pakar tentang definisi kebijakan publik. Mujarwanto (2015:16) menjelaskan: "Kebijakan publik merupakan daftar tindakan yg saling terkait yg disusun sang forum & pejabat pemerintah. Artinya pada sini penekanan kebijakan diarahkan dalam perintah pemerintah; Semua bentuk politik merupakan keputusan kolektif yg dibentuk sang pemerintah. Menurut ahli berdari Inggris W.I., pada Wahab (2015: 15), Jenkins merumuskan kebijakan publik menjadi berikut: "Kebijakan publik merupakan serangkaian

keputusan yg salingterkait yg dibentuk sang seseorang aktor politik atau sekelompok aktor, menggunakan tujuan- tujuan eksklusif & cara-cara buat mencapainya pada keadaan yg ingin dicapai.

Pada dasarnya, keputusan-keputusan ini tetap berada dalam kewenangan para aktor tersebut. Dari kedua definisi di atas jelas bahwa kebijakan publik merupakan suatu tindakan yang dilakukan secara sadar dan mengarah pada suatu tujuan tertentu, serta bukan merupakan suatu keputusan yang berdiri sendiri. Namun, undang-undang antikorupsi, misalnya, membuat fenomena korupsi semakin buruk dan bukannya membaik. Dalam hal ini, salah satu penafsirannya adalah bahwa keberadaan undang-undang tidak serta merta membuat keadaan menjadi lebih baik, dan ketiadaan undang-undang tidak serta merta membuat keadaan menjadi lebih buruk. Oleh karena itu, wajar jika sebagus apapun permintaan pemerintah, jika tidak dibarengi dengan langkah nyata yang solid untuk merealisasikannya, maka hal tersebut tidak bisadianggap sebagai sebuah kebijakan. Dalam teori sistem, Dunn berpendapat bahwa desain kebijakan publik melibatkan tiga elemen: aktor politik, kebijakan publik, dan lingkungan politik.

### **Evaluasi Kebijakan**

Evaluasi umumnya bertujuan buat menilai efektivitas kebijakan pemerintah yg bisa dipertanggungjawabkan pada pemilih. Sejauh mana tujuan tercapai & sejauh mana kesenjangan antara asa & kenyataan.

Menurut Anderson pada Winarno (2008: 166), penilaian berukuran secara generik bisa dikatakan menjadi suatu aktivitas yg menyangkut evaluasi atau penilaian terhadap berukuran-berukuran, termasuk isinya, pelaksanaannya, & efektivitas pelaksanaannya. Menurut Lester & Stewart (Winarno, 2008: 166), penilaian berukuran bisa dibagi sebagai 2 tugas yg berbeda.

Tugas pertama merupakan memilih konsekuensi yg disebabkan sang tindakan tadi menggunakan mengungkapkan efektivitasnya. Tugas ke 2 merupakan mengevaluasi keberhasilan atau kegagalan tindakan dari baku atau kriteria yg sudah ditetapkan sebelumnya. Evaluasi kebijakan adalah suatu berita yg berupa pengukuran & penilaian baik terhadap tahapan aplikasi kebijakan juga hasil (outcome) atau efektifitas aplikasi suatu kebijakan atau acara tertentu, sebagai akibatnya bisa dipengaruhi tindakan yg akan diambil dimasa yg akan datang.

### **Kriteria Evaluasi**

Menurut Dunn, efektivitas kebijakan, efisiensi implementasi kebijakan, dan kesesuaian dengan kebutuhan. Arah implementasi kebijakan. Daya tanggap. Akurasi program

## **Efektivitas**

Efektivitas menurut dari kata “efektif” yang berarti berhasil mencapai tujuan yang telah ditentukan. Arthur G. Gedeian dkk. Dalam bukunya, *Organization Theory and Design*, beliau mendefinisikan efektivitas sebagai berikut: Semakin banyak tujuan organisasi terpenuhi atau terlampaui, maka semakin akbar efektivitasnya (Gedeian, 1991: 61). William N. Dunn, dalam bukunya *Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Edisi Kedua*, mengatakan: Efektivitas menyangkut apakah suatu cara lain mencapai hasil (outcome) yang diharapkan atau mencapai tujuan tindakan. Hal ini terkait erat memakai rasionalitas teknis & selalu diukur dalam unit produk atau jasa atau nilai moneter. (Dunn, 2003:429).

## **Efisiensi**

Efisiensi semakin tinggi waktu asal daya dipakai secara optimal buat mencapai tujuan. William N. Dunn percaya: Efisiensi mengacu dalam upaya yg dibutuhkan buat mencapai taraf efektivitas tertentu. Efisiensi, sinonim berdasarkan rasionalitas ekonomi, merupakan interaksi antara efektivitas & upaya, yg terakhir biasanya diukur pada porto moneter. Efisiensi umumnya dipengaruhi menggunakan menghitung porto satuan suatu produk atau jasa.

“Kebijakan yg mencapai efektivitas maksimum menggunakan porto minimum dipercaya efisien” (Dunn, 2003: –430).

## **Kecukupan**

Kepatuhan berarti bahwa tujuan yang dicapai dianggap tepat dalam beberapa hal.

William N. Dunn menyatakan bahwa relevansi ditentukan oleh sejauh mana tingkat efektivitas sesuai dengan kebutuhan, nilai, atau peluang yang menimbulkan masalah (Dunn, 2003: –430).

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa fit masih berkaitan dengan efektivitas dengan mengukur atau memperkirakan sejauh mana suatu alternatif yang ada dapat memenuhi kebutuhan, nilai, atau peluang dalam menyelesaikan suatu masalah baru.

## **Perataan**

Keadilan pada kebijakan publik bisa disamakan menggunakan keadilan yg diciptakan & dicapai melalui tujuan kebijakan publik. William N. Dunn menerangkan bahwa baku keadilan berkaitan erat menggunakan rasionalitas aturan & sosial dan berkaitan menggunakan distribusi output & upaya pada antara aneka macam grup pada masyarakat (Dunn, 2003: – 434). Kebijakan yg berorientasi dalam keadilan memastikan bahwa output & upaya didistribusikan secara adil. Suatu acara eksklusif dikatakan efektif, efisien, & sempurna apabila porto & keuntungannya didistribusikan secara merata. Kunci ekuilibrium merupakan fairness atau keadilan.

## **Responsifitas**

Responsivitas pada kebijakan publik adalah respon tujuan kebijakan publik terhadap implementasi kebijakan. Menurut William N.Dunn, daya tanggap merupakan sejauh mana suatu kebijakan memenuhi kebutuhan, preferensi, & nilai-nilai gerombolan sosial tertentu (Dunn, 2003: 437). Keberhasilan suatu kebijakan bisa diukur berdasarkan respon rakyat terhadap implementasinya, sehabis terlebih dahulu memperkirakan impak yg akan terjadi saat kebijakan tadi diterapkan. Setelah impak suatu kebijakan dirasakan, reaksi rakyat sanggup saja berupa dukungan positif, atau negatif berupa penolakan. Dunn jua menyatakan bahwa analisis yg bisa memenuhi seluruh kriteria lainnya (efektivitas, efisiensi, kesesuaian, keadilan) akan gagal apabila gagal menanggapi kebutuhan konkret gerombolan target kebijakan penting.

## **Ketepatan**

Relevansi mengacu dalam nilai atau pentingnya tujuan acara & kekuatan perkiraan yg mendasari tujuan tadi. Menurut William N.Dunn, relevansi merupakan: “Kriteria yg dipakai buat menentukan sekumpulan cara lain yg akan dijadikan rekomendasi menggunakan mengevaluasi apakah output berdasarkan cara lain yg direkomendasikan tadi mewakili pilihan tujuan yg layak merupakan: Kriteria Kemungkinan Realisasi berkaitan menggunakan rasionalitas substantif lantaran menyangkut isi tujuan. daripada wahana atau wahana buat mencapainya” (Dunn, 2003: 499). Artinya, akurasi bisa dipenuhi sang indikator keberhasilan kebijakan lainnya (apabila ada). Contohnya merupakan efek-efek lain yg nir bisa diperkirakan sebelumnya, baik efek positif juga negatif yg nir diharapkan. Alternatifnya, cara lain lain mungkin dipercaya lebih baik daripada menerapkan satu kebijakan, sebagai akibatnya memungkinkan kebijakan berjalan lebih dinamis.

## **Evaluasi Dampak Kebijakan**

Evaluasi merupakan tahap akhir dari proses kebijakan. Lester dan Stewart (2000) menyatakan bahwa evaluasi kebijakan pada hakikatnya menguji hasil dari kebijakan publik. Evaluasi kebijakan sebagai suatu kegiatan fungsional telah ada sejak kebijakan publik mendapat perhatian. Anderson (1979) berpendapat bahwa evaluasi kebijakan berfokus pada penilaian, evaluasi, dan estimasi pelaksanaan (proses) dan hasil (dampak) suatu kebijakan.

Evaluasi kebijakan merupakan kegiatan fungsional dan dilakukan pada semua tahapan, tidak hanya pada tahap akhir. Menilai dampak suatu kebijakan adalah salah satu tugas yang dapat dilakukan evaluator ketika mengevaluasi langkah-langkah kebijakan.

Penilaian dampak berfokus pada hasil dan dampak dibandingkan proses. Dampak adalah perubahan kondisi fisik dan sosial yang diakibatkan oleh tindakan kebijakan. Hasil yang dimaksud adalah yang berpotensi menimbulkan pola perilaku baru pada kelompok sasaran

(efek) maupun yang gagal menimbulkan pola perilaku baru pada kelompok sasaran (efek).

1. Penilaian Dampak Anderson Menurut Anderson, Irfan Islamy (1984: 115), ada beberapa aspek yang menjadi hasil dari kebijakan ini.

- a. Konsekuensi yang diharapkan dan tidak diantisipasi dari suatu kebijakan(intended contracts)
- b. Menyia-nyiakan kebijaksanaan pada situasi atau orang (kelompok) yang bukan menjadi objek utama politik.
- c. Hasil kebijakan dapat terjadi atau mempengaruhi kondisi saat ini atau masa depan.
- d. Pengaruh politik terhadap “biaya” langsung. Pengaruh politik terhadap “biaya” tidak langsung

2. Menurut Wibawa Langbein (1994: 38), dimensi guncangan ditekankan sebagai berikut: Waktu Dimensi ini penting karena berkaitan dengan tindakan yang mempengaruhi masa kini atau masa depan.

- a. Perbedaan antara dampak yang sebenarnya dan yang diharapkan. Evaluator harus waspada terhadap dampak yang tidak diinginkan dan bertentangan dengan harapan.
- b. Agregasi dampak: Dampak yang dirasakan secara individu dapat mempengaruhi perubahan dalam masyarakat secara keseluruhan.
- c. Jenis dampak yaitu:
  - a) Dampak terhadap kehidupan perekonomian.
  - b) Dampak terhadap proses pengambilan kebijakan.
  - c) Dampak terhadap sikap masyarakat.
  - d) Pengaruh terhadap opini publik.
  - e) Dampak terhadap kualitas hidup individu, kelompok, atau masyarakat yang tidak bersifat ekonomi.

3. Evaluasi Dampak Menurut Samodra Wibawa

Dalam evaluasi tersebut juga terdapat unit-unit sosial yang dapat terkena dampak kebijakan tersebut (Wibawa, 1994: 53-59), antara lain:

- a. Dampak individu Dampak terhadap individu ini dapat menyentuh aspek-aspek sebagaiberikut:
  - a) Dampak Psikis

Dampak Psikologis Dampak psikologis adalah suatu metode untuk menilai dan mengukur perubahan keadaan mental atau psikologis yang terjadi pada seseorang sebagai akibat dari peristiwa, kejadian, atau pengalaman tertentu. Dalam penilaian ini, dampak

psikologis meliputi perubahan aspek kognitif, emosional, dan perilaku seseorang yang dapat terjadi baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Tujuan dari penilaian ini adalah untuk memahami seberapa besar dan signifikan dampaknya terhadap kesehatan psikologis seseorang dan bagaimana dampak tersebut dapat mempengaruhi kehidupan sehari-harinya.

b) Dampak lingkungan

Dalam penilaian dampak, dampak lingkungan mengacu pada perubahan yang terjadi pada aspek fisik, sosial, dan budaya lingkungan sebagai akibat dari peristiwa atau kegiatan tertentu.

Penilaian dampak lingkungan bertujuan untuk mengidentifikasi, mengukur dan memahami dampak jangka pendek dan jangka panjang dari tindakan dan proyek terhadap lingkungan.

Penilaian dampak lingkungan mencakup penentuan bagaimana aktivitas manusia, seperti pembangunan, eksploitasi sumber daya alam, dan perubahan kebijakan, kemungkinan besar akan berdampak pada ekosistem, kualitas udara dan air, serta kehidupan sosial dan budaya masyarakat sekitar.

c) Dampak ekonomi

Dalam penilaian dampak, dampak ekonomi mengacu pada perubahan yang terjadi pada aspek perekonomian sebagai akibat dari peristiwa, kebijakan, atau kegiatan tertentu. Penilaian dampak bertujuan untuk mengidentifikasi, mengukur dan menganalisis dampak suatu proyek atau kebijakan terhadap perekonomian, baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

Dampak ekonomi ini dapat mencakup berbagai aspek, seperti perubahan pendapatan, lapangan kerja, distribusi kekayaan antar masyarakat, dan perubahan pada sektor ekonomi tertentu. Wibawa mengatakan penilaian ini tidak hanya menilai dampak langsung suatu kegiatan terhadap perekonomian, namun juga memperhitungkan dampak tidak langsung dan cascading effect yang mungkin terjadi akibat perubahan yang terjadi

d) Dampak sosial dan personal.

Dampak sosial dan pribadi, dalam konteks penilaian dampak, mengacu pada perubahan yang terjadi di antara individu atau kelompok sebagai akibat dari peristiwa, kebijakan, atau aktivitas tertentu yang mempengaruhi kehidupan sosial dan kesejahteraan individu. Pengaruh sosial mengacu pada perubahan struktur sosial, hubungan interpersonal, dan dinamika sosial. Penilaian dampak sosial menganalisis bagaimana kegiatan dan kebijakan mempengaruhi kehidupan sosial masyarakat. Misalnya perubahan interaksi sosial, nilai-nilai budaya, kualitas hidup, dan akses terhadap layanan sosial seperti pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan. Dampak

sosial mencakup peningkatan atau kemunduran kesejahteraan sosial, perubahan norma dan nilai sosial, serta dampak terhadap kohesi sosial dan stabilitas masyarakat.

4. Dampak Organisasi Dampak suatu kebijakan dapat dipengaruhi secara langsung maupun tidak langsung oleh suatu organisasi atau kelompok. Pengaruh langsung dapat menghambat atau membantu suatu organisasi atau kelompok dalam mencapai tujuannya. Namun kebijakan juga dapat memberikan dampak tidak langsung terhadap organisasi dan kelompok, misalnya dengan meningkatkan moral dan disiplin anggota organisasi atau kelompok itu sendiri.
5. Dampak terhadap Masyarakat Dampak suatu kebijakan terhadap rakyat mengacu dalam sejauh mana kebijakan tadi mensugesti kemampuan suatu rakyat pada melayani anggotanya, lantaran rakyat merupakan suatu entitas yg melayani anggotanya.
6. Dampak terhadap sistem & institusi sosial. Ada beberapa indikator yg bisa dijadikan panduan dasar buat mengetahui lemahnya suatu sistem sosial. Artinya, (1).kelebihan beban, (2) distribusi yg nir merata, (3) pasokan asal daya yg nir memadai, (4) adaptasi yg lemah, (5) koordinasi yg buruk, (6) berkurangnya legitimasi, (7) berkurangnya kepercayaan; (8) sistem kuota yg menggantikan koreksi tertutup & prosedur penyesuaian.

### **3. METODE PENELITIAN**

Relevansi mengacu dalam nilai atau pentingnya tujuan acara & kekuatan perkiraan yg mendasari tujuan tadi. Menurut William N.Dunn, relevansi merupakan: “Kriteria yg dipakai buat menentukan sekumpulan cara lain yg akan dijadikan rekomendasi menggunakan mengevaluasi apakah output berdasarkan cara lain yg direkomendasikan tadi mewakili pilihan tujuan yg layak merupakan: Kriteria Kemungkinan Realisasi berkaitan menggunakan rasionalitas substantif lantaran menyangkut isi tujuan. daripada wahana atau wahana buat mencapainya” (Dunn, 2003: 499). Artinya, akurasi bisa dipenuhi sang indikator keberhasilan kebijakan lainnya (bila ada). Contohnya merupakan imbas-imbis lain yg nir bisa diperkirakan sebelumnya, baik imbas positif pula negatif yg nir diharapkan. Alternatifnya, cara lain lain mungkin dipercaya lebih baik daripada menerapkan satu kebijakan, sebagai akibatnya memungkinkan kebijakan berjalan lebih dinamis.

#### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

Berdasarkan hasil wawancara maka dapat menganalisis dengan adanya indikator pada teori Evaluasi Dampak menurut Samodra Wibawa. Indikator yang pertama adalah Dampak Individual, bahwa dalam hal ini sesuai dengan hasil wawancara dari Ibu Nana Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Jawa Timur, dan Masyarakat yang diambil di Dinas Perhubungan Kota Surabaya bahwa dampak individu disini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya menyadari akan pentingnya Suroboyo Bus dalam menanggulangi kemacetan di Kota Surabaya, dan dengan adanya Suroboyo Bus masyarakat mempunyai alternative umum yang bisa diandalkan dan murah sebelum adanya Suroboyo Bus masyarakat Kota Surabaya kebanyakan menggunakan kendaraan pribadi.

##### **Dampak Individu**

Dengan demikian maka yang dimaksud dampak individu adalah banyak masyarakat yang dapat menghemat waktu terutama di jam-jam sibuk, banyak masyarakat yang beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum Suroboyo Bus, dan dengan adanya Suroboyo Bus dapat mengurangi kemacetan yang sering terjadi di Kota Surabaya.

##### **Dampak Organisasi**

Indikator yang kedua adalah Dampak Organisasi, bahwa dalam hal ini sesuai dengan hasil wawancara dari Ibu Nana Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Jawa Timur dan masyarakat Kota Surabaya, yang diambil di Dinas Perhubungan Kota Surabaya, bahwa dampak organisasi disini adalah makin banyaknya jumlah penumpang yang terus bertambah semenjak terjadinya covid dan banyak masyarakat yang merasakan adanya dampak berkurangnya kemacetan setelah adanya Suroboyo Bus.

Dengan demikian yang dimaksud dampak organisasi adalah bertambahnya jumlah penumpang secara drastis, dan semenjak tahun 2021 pengguna Suroboyo Bus diperbolehkan membayar menggunakan uang tunai, dan banyak masyarakat yang beralih menggunakan transportasi Suroboyo Bus

##### **Dampak Masyarakat**

Indikator yang ketiga adalah Dampak Masyarakat, bahwa dalam hal ini sesuai dengan hasil wawancara dari Ibu Nana Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Jawa Timur yang diambil di Dinas Perhubungan Kota Surabaya, bahwa dampak masyarakat disini adalah transportasi umum Suroboyo Bus berdampak positif bagi masyarakat, banyak masyarakat yang beralih menggunakan Suroboyo Bus dibanding kendaraan pribadi dikarenakan menghemat waktu, dan biayanya yang murah banyak masyarakat yang menggunakan transportasi umum untuk

kesehariannya dan Suroboyo Bus juga berpengaruh besar pada kehidupan masyarakat sehari-hari.

Dengan demikian yang dimaksud dampak masyarakat adalah transportasi umum Suroboyo Bus berpengaruh besar pada kehidupan masyarakat sehari-hari, dengan menggunakan Suroboyo Bus masyarakat bisa menghemat waktu dan juga biayanya yang murah

### **Dampak Lembaga**

Indikator yang keempat adalah Dampak Lembaga bahwa dengan hal transportasi umum Suroboyo Bus dirasa kurang baik karena keterbatasan Rute Suroboyo Bus yang tidak mencakup semua area yang dibutuhkan para pengguna Suroboyo Bus, dengan hal ini dapat membuat masyarakat akan semakin lama untuk sampai ke tempat tujuan dengan adanya Suroboyo Bus masyarakat juga seringkali mengalami waktu tunggu yang sangat lama, dan informasi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan terkait rute Suroboyo Bus ini masih tidak terlalu jelas atau masih belum mudah diakses oleh para pengguna bahkan ini sangat sulit untuk para pengguna merencanakan perjalanan mereka

Dengan Demikian maka yang dimaksud dengan Dampak Lembaga adalah masih banyak keterbatasan rute Suroboyo Bus yang tidak mencakup semua area di Kota Surabaya.

## **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Kesimpulan disini diperoleh dari fakta-fakta yang telah didapatkan dari hasil penelitian pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya, terdapat indikator yang dirasa masih kurang baik. Pada bab ini sebelumnya terdapat 4 indikator yang dijadikan keberhasilan Evaluasi Kebijakan Transportasi Suroboyo Bus Dalam Menanggulangi Kemacetan. Hal ini dipengaruhi oleh indikator yang pertama yaitu Dampak Individual. Bahwa yang dimaksud dampak individual adalah dengan adanya Suroboyo Bus apakah dapat menanggulangi kemacetan yang ada di kota Surabaya, perubahan yang dialami setelah adanya Suroboyo Bus, dampak positif yang dirasakan oleh masyarakat setelah adanya Suroboyo Bus.

Indikator yang kedua adalah Dampak Organisasi, bahwa yang dimaksud dampak organisasi adalah dengan adanya Suroboyo Bus sangat merasakan adanya dampak berkurangnya kemacetan dengan tersedianya transportasi umum, transportasi umum Suroboyo Bus memberikan inisiatif dan pelayanan yang baik kepada pelanggan, tetapi Suroboyo Bus ini terdapat yaitu masalah di kualitas dari Suroboyo Bus yang perlu ditingkatkan untuk mengurangi kemacetan di Surabaya.

Indikator yang ketiga adalah Dampak Masyarakat, bahwa yang dimaksud Dampak Masyarakat adalah dengan adanya Suroboyo Bus telah mengubah mobilitas dan kualitas hidup masyarakat dengan adanya Suroboyo Bus yang efisien masyarakat memiliki opsi transportasi yang lebih terjangkau dan juga nyaman. Tetapi Suroboyo Bus ini terdapat masalah yaitu masih belum tersedia rute di berbagai daerah di Surabaya sehingga para pengguna Suroboyo Bus tidak bisa mengakses dikarenakan keterbatasan rute.

Indikator yang keempat adalah Dampak Lembaga, bahwa yang dimaksud Dampak Lembaga adalah dengan adanya Suroboyo Bus dapat membantu masyarakat untuk menghemat waktu, dan merasakan kemudahan pada transportasi umum Suroboyo Bus, tetapi Suroboyo Bus ini terdapat masalah yaitu rute masih tidak mencakup semua area yang dibutuhkan oleh semua pengguna, hal ini akan dapat membuat masyarakat semakin lama untuk mencapai tempat tujuan, masyarakat juga seringkali mengalami waktu tunggu Suroboyo Bus yang terlalu lama.

### **Saran**

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka rekomendasi yang dilakukan oleh peneliti dalam Evaluasi Kebijakan Transportasi Suroboyo Bus Dalam Menanggulangi Kemacetan Di Surabaya antara lain sebagai berikut:

1. Peningkatan Infrastruktur Pendukung Seperti Jalur Khusus, dan Halte
2. Sosialisasi Yang Lebih Intensif Untuk Meningkatkan Kesadaran Masyarakat
3. Evaluasi Berkala Untuk Menyesuaikan Rute Dan Frekuensi Layanan Berdasarkan Kebutuhan Pengguna

### **DAFTAR PUSTAKA**

Badan Pusat Statistik. (2018). *Statistik Indonesia 2018*.

BPS Jawa Timur. (2017). *Provinsi Jawa Timur dalam angka 2017*. Jatim.Bps.Go.Id. <https://jatim.bps.go.id/id/publication/2017/08/11/d618ba11975447a5fffa5f48/provinsi-jawa-timur-dalam-angka-2017.html>

Fatmawati, E., Retno, Y. C., & Sekarsari, W. (2019). Evaluasi dampak kebijakan pemerintah No.12 Pasal 21 Tahun 2013 tentang transportasi laut (Studi pada kebutuhan transportasi laut masyarakat Kepulauan Kangean Kecamatan Arjasa Kabupaten Sumenep).

Firmansyah, A. (2019). *Pemasaran produk dan merek*. Qiara Media.

Ghaisani, F. A. P., & Purbawati, I. (2020). Pengaruh citra merek (brand image) dan kualitas website (website quality) terhadap keputusan pembelian (purchase decision) melalui kepercayaan (e-trust) sebagai variabel intervening (Studi pada konsumen e-commerce Zalora.co.id di Kota Semarang). *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis*, 9(1), 230–241.

- Hani, S., & Hiya, N. (2023). Evaluasi dampak transportasi pada pertumbuhan ekonomi dan evaluasi kinerja infrastruktur jalan, studi kasus jalan Jamin Ginting mulai dari Pasar Pancur Batu s/d Pasar Lau Cih. *Majalah Ilmiah Methoda*, 13(3), 19–28.
- Kibthiah, M. C., Hamida, R. N., & Khotimah, K. (2023). Suroboyo Bus sebagai sistem transportasi berkelanjutan di Kota Surabaya. *Jurnal Transportasi*, 23(1), 11–18.
- Kurniawan, A. A., & Prabawati, I. (2018). Implementasi Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Jurnal Republika*, 6(9), 1–12.
- Kurtulmusoglu, F. (2016). Quality improvement strategies of highway bus service based on a fuzzy quality function deployment approach. *OII*.