

Studi Karakteristik Masyarakat Dalam Menggunakan Moda Transportasi Bus Eksekutif Surabaya-Madiun

Ary Putra Iswanto^{*1}, Nanda Ahda Imron², Handoko³

Manajemen Teknik Perkeretaapian, Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun
Jalan Tirta Raya, Nambangan Lor, Mangu Harjo, Jiwan – Madiun (63129) – Indonesia
e-mail: *aryputra@ppi.ac.id

Received 18-10-2021; Reviewed 28-10-2021; Accepted 08-11-2021
Journal Homepage: <http://ktj.pktj.ac.id/index.php/ktj>
DOI: 10.46447/ktj.v8i2.405

Abstract

Transportation is very important in accelerating economic, social and cultural growth in a region. Surabaya is the capital of the province of East Java and is the largest city on the island of Java. Surabaya, which is the provincial capital, certainly provides various facilities to serve the community, especially in the field of mass transportation. Several modes of mass transportation that have developed in the city of Surabaya, one of which is a bus with routes to several small cities such as the cities of Madiun, Magetan and Ponorogo. In this study, the authors want to know the characteristics of the community in using the executive bus transportation mode which is considered to have a new fleet with the Surabaya-Madiun toll road. In this study using a questionnaire instrument method with Solvin, Issac micael and Morgan sampling techniques, then analyzed the data using a quantitative descriptive model. From the results of the study, it is known that the characteristics of executive bus users through the Surabaya-Madiun toll road are mostly male, aged 21-30 years, with a high school education background.

Keywords: *Characteristics transportation, Executive Bus, Surabaya-Madiun Toll Road*

Abstrak

Transportasi adalah suatu hal yang sangat penting dalam percepatan pertumbuhan ekonomi, social maupun budaya pada suatu wilayah. Surabaya merupakan ibukota dari provinsi Jawa timur dan merupakan kota terbesar yang ada di pulau Jawa. Surabaya yang menyandang sebagai ibukota provinsi tentunya menyediakan berbagai sarana untuk melayani masyarakat terutama dalam bidang transportasi masal. Beberapa moda transportasi masal yang berkembang di kota Surabaya salah satunya adalah bus dengan rute beberapa kota kecil seperti kota madiun, magetan dan ponorogo. Dalam penelitian ini penulis ingin mengetahui karakteristik masyarakat dalam penggunaan moda transportasi bus eksekutif yang dinilai mempunyai armada baru dengan jalur tol Surabaya-Madiun. Pada penelitian ini menggunakan metode instrumen angket dengan teknik pemilihan sampling Solvin, Issac micael dan Morgan, kemudian dilakukan analisis data menggunakan model deskriptif kuantitatif. Dari hasil penelitian diketahui karakteristik masyarakat pengguna transportasi bus eksekutif melalui jalur

tol Surabaya-Madiun tertinggi adalah laki-laki, usia 21-30 tahun, dengan latar belakang Pendidikan SMA sebagai pelajar.

Kata kunci: Karakteristik Pengguna Transportasi, Bus Eksekutif, Jalur Tol Surabaya-Madiun

PENDAHULUAN

Pengembangan moda transportasi mempunyai tujuan untuk menyediakan sebuah jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat, murah serta berkesinambungan untuk mendukung proses perkembangan atau membangun kegiatan perekonomian, sosial dan budaya masyarakat pada suatu wilayah (Prajitno et al., 2018). Adanya moda transportasi (udara, darat dan laut) mempunyai peran utama yang sangat begitu penting khususnya dalam mempersatukan bangsa dan memperlancar proses mobilisasi pengangkutan barang, jasa maupun sumberdaya manusia untuk berpindah atau bertempat dari wilayah satu ke wilayah lain (Iswanto & Wirawan, 2020).

Moda transportasi dapat dijadikan sebagai pilihan masyarakat pada masing-masing individu sesuai dengan kemampuannya sehingga mempunyai berbagai pertimbangan seperti harga, waktu, kenyamanan dan lainya yang menjadikan kriteria dalam menentukan pilihan transportasi (Christian et al., 2013). Banyaknya moda transportasi yang telah ada pasti mempunyai beberapa keunggulan dan kekurangan seperti halnya keamanan dan kenyamanan. Keamanan perjalanan, pelayanan, yang baik dan ketepatan mempunyai peran penting yang layak untuk dipertimbangkan sehingga banyak orang mempunyai alasan untuk memilih moda transportasi tersebut. Sehingga tercipta adanya kompetisi antara moda transportasi dengan tujuan memberikan harga, serta pelayanan sebaik mungkin (Sibuea, 2019). Perkembangan ekonomi dan urbanisasi, jumlah kendaraan perkotaan terus meningkat, perjalanan perkotaan menggunkan transportasi bus menjadi pilihan lebih nyaman (Oktopianto, Shofiah, et al., 2021). Di era disruptif seperti saat ini, perkembangan teknologi yang begitu pesat mendorong terciptanya inovasi baru dan pada akhirnya menggantikan teknologi sebelumnya seperti Transportasi Bus Eksekutif (Oktopianto, Nabil, et al., 2021). Perkembangan ini diharapkan mampu memberikan kualitas yang lebih mengingat tingkat mobilitas masyarakat yang semakin meningkat (Oktopianto & Pangesty, 2021).

Selain transportasi masal seperti kereta api, penggunaan moda transportasi yang saat ini banyak digunakan adalah bus. Minat masyarakat dalam penggunaan moda transportasi bus saat ini sedang berkembang pesat dikarenakan adanya jalan tol yang menyebabkan jarak tempuh waktu perjalanan semakin cepat dan tepat. Terdapat berbagai keunggulan dari moda transportasi armada bus yang menyebabkan salah satu angkutan primadona bagi sebagian besar masyarakat Indonesia, salah satunya adalah harga yang cukup terjangkau untuk berbagai kalangan, nyaman, mudah ditemukan serta kapasitas angkut penumpang yang cukup besar (Putra, 2014).

Surabaya merupakan ibukota provinsi yang berada di provinsi Jawa Timur dan merupakan salah satu kota terbesar yang ada di pulau Jawa. Kota Surabaya yang

menyandang sebagai ibukota menyediakan berbagai macam keunikan yaitu sebagai kota multi etnis yang kaya budaya sehingga banyak masyarakat dari kota sekitarnya dengan jarak menengah melakukan kegiatan mobilisasi. Jarak menengah dan posisi strategis kota Surabaya menjadikan pusat kegiatan ekonomi masyarakat selalu dinamis dan banyak dikunjungi oleh masyarakat dari kota sekitarnya seperti kota Madiun. Jarak antara kota Surabaya dengan Madiun ± 165 km menjadikan berbagai pilihan penggunaan moda transportasi angkutan umum berkembang mulai dari kereta api, bus sampai dengan kendaraan pribadi. Jika ditempuh menggunakan transportasi bus menggunakan jalur normal dapat membutuhkan waktu sekitar 5-6 jam (Iswanto & Wirawan, 2020) (Arif et al., n.d.).

Seiring dengan pembangunan tol Surabaya-Madiun memberikan peluang bagi para pelayan jasa transportasi khususnya bus dengan menyediakan berbagai fasilitas jasa perjalanan dan persaingan armada yang lebih baik (Moudia et al., 2018). Tersedianya banyak moda transportasi tersebut menjadikan pengguna jasa transportasi bus menjadi lebih bisa selektif dalam memilih moda mana yang paling menguntungkan seperti parameter waktu perjalanan, tarif/harga tiket, dan kenyamanan menjadi faktor sangat penting dalam menentukan moda mana yang digunakan (Hendrawan et al., 2020). Adanya alternatif pilihan moda transportasi ini, maka perlu dianalisis mengenai karakteristik masyarakat dalam penggunaan moda angkutan umum bus eksekutif melalui jalur tol dari Surabaya-Madiun. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pengguna moda transportasi bus eksekutif jalur tol Surabaya-Madiun yang akan digunakan sebagai referensi menentukan trayek baru.



Gambar 1. Survey Penumpang Bus eksekutif Surabaya-Madiun

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik masyarakat dalam penggunaan jasa transportasi bus eksekutif melalui jalur tol Surabaya-Madiun. Konsep dari penelitian ini dilakukan menggunakan metode survey kepada pengguna jasa transportasi secara langsung selanjutnya dilakukan analisis secara deskriptif kuantitatif.

Data-data yang dibutuhkan pada penelitian ini meliputi data primer dari hasil survey secara langsung di lapangan sesuai dengan kondisi yang ada dan pendapat langsung dari penumpang bus. Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian antara lain berkaitan dengan karakteristik social ekonomi yang meliputi : Usia pengguna jasa, Pendidikan, Jenis kelamin, Pekerjaan, Penghasilan dan Tujuan perjalanan.

Selanjutnya karakteristik dalam pemilihan angkutan yang meliputi kecepatan, keamanan, kenyamanan, kemudahan dan biaya yang dikeluarkan pengguna jasa transportasi. Data skunder yang dibutuhkan dalam penelitian digunakan sebagai proses validasi kegiatan survey meliputi data yang diperoleh dari bagian terkait pada suatu instansi perhubungan dan referensi literatur kajian pustaka.

a. Lokasi Penelitian

Pengambilan data dilakukan di terminal keberangkatan terminal bus bungurasih kota Surabaya. Kegiatan survey lapangan dilakukan dengan memberikan angket kepada penumpang dan wawancara berdasarkan kusioner kepada responden yang sedang melakukan perjalanan Surabaya-Madiun menggunakan transportasi Bus eksekutif yang melalui jalur tol dan pengambilan data wawancara langsung untuk menggali kebenaran informasi yang telah diisi. Waktu pengambilan data dibagi menjadi tiga sesi berdasarkan informasi data keramaian penumpang pagi pukul 06.00-10.00, siang 12.00-14.00 dan sore pada pukul 16.00-20.00 WIB. Pengambilan data dilakukan pada hari jumat dan hari sabtu dimana pada hari tersebut diasumsikan bahwa pengguna moda transportasi banyak melakukan aktifitas perjalanan.

b. Analisis Jumlah Sampel

Pada prinsipnya penggunaan rumus-rumus penarikan untuk penentuan jumlah sample penelitian digunakan untuk mempermudah teknis pada kegiatan survey pengambilan data penelitian dilapangan. Populasi pada penelitian ini terbilang sangat banyak dan terlalu luas, maka penggunaan rumus dalam pengambilan sample tertentu dimaksudkan untuk memperkecil jumlah dari pengambilan sampel atau memperkecil wilayah populasi agar teknis penelitian menjadi efisien tetapi telah memberikan perwakilan pada sebuah obyek yang akan diteliti.

Penyebaran angket dilakukan berdasarkan pengambilan data penumpang yang sedang melakukan perjalanan menggunakan moda transportasi bus eksekutif. Berdasarkan data skunder diperoleh informasi jumlah penumpang bus eksekutif per hari yang telah melakukan perjalanan Surabaya-Madiun sebesar 4084.917 orang penumpang (Sumber data Statistik dan data Lapangan terminal Purbaya)

Pada penenelitian ini dalam penentuan jumlah sampel dilakukan dengan cara menghitung berdasarkan pendekatan metode solvin dan tabel Krejcie-Morgan dengan rumus sebagai berikut ini

$$n = X^2 \cdot N \cdot P (1 - P)$$

$$(N-1) \cdot d^2 + X^2 \cdot P (1-P)$$

Dimana

n = ukuran sampel

N = ukuran populasi

X² = nilai Chi kuadrat

P = proporsi populasi

d = galat pendugaan

Dari persamaan rumus Krejcie-Morgan diatas maka dapat ditentukan jumlah angket penelitian yang harus diisi oleh responden berjumlah 354 sampel

c. Analisis Statistik Deskriptif Kuantitatif

Analisis deskriptif kuantitatif adalah metode untuk menganalisa data yang dilakukan dengan pengelompokan data yang sudah terkumpul sesuai dengan pertanyaan yang telah diajukan dan tertulis dalam sebuah angket survey. Data tersebut kemudian dihitung dan diubah dalam bentuk nilai prosentase (%) selanjutnya dianalisis secara diskriptif. Untuk melakukan analisis data diolah dengan rumus presentase sebagai berikut

$$P = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Dimana

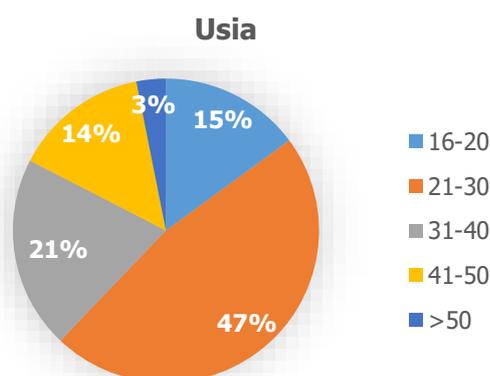
P = angka presentase

F = frekuensi jawaban

N = banyaknya responden

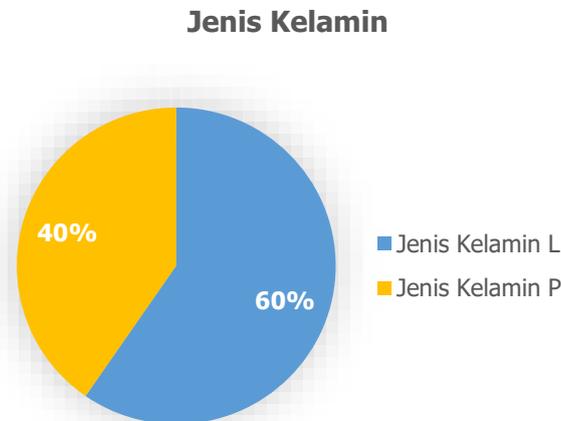
HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan diperoleh data statistik dalam bentuk prosentase yang akan di diskripsikan.



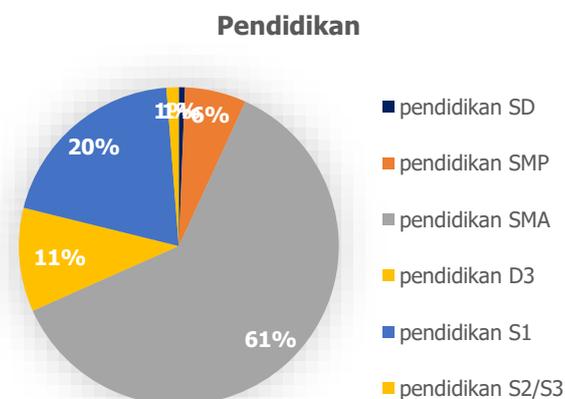
Gambar 2. Karakteristik Usia

Karakteristik pada pengguna moda transportasi bus berdasarkan usia, maka diketahui bahwa pada di rentang usia 21 – 30 tahun banyak masyarakat yang memilih pengguna transportasi Bus sebesar 47% sedangkan pada usia lebih dari 50 tahun masyarakat lebih jarang menggunakan moda transportasi bus. Jika dilihat pada gambar berikut menunjukkan bahwa rata-rata pengguna transportasi bus adalah orang dewasa.



Gambar 3. Karakteristik Usia

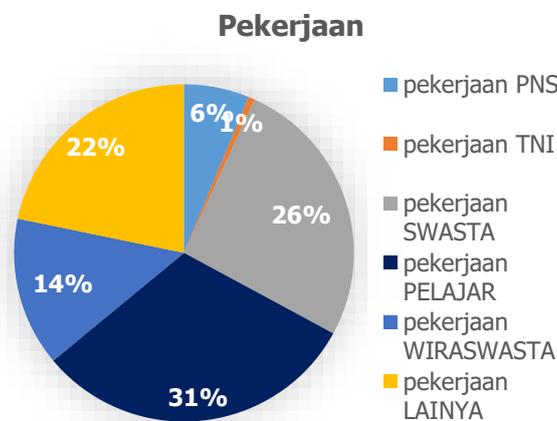
Pada gambar 3 menunjukkan karakteristik berdasarkan usia pengguna transportasi menggunakan moda bus dari Surabaya ke Madiun. Karakteristik pengguna moda transportasi berdasarkan jenis kelamin jika dibandingkan berdasarkan jenis kelamin maka diketahui bahwa penumpang bus pria lebih banyak jika dibandingkan dengan perempuan. Pria yang menggunakan transportasi menggunakan transportasi bus eksekutif melalui jalur tol sebesar 60% sedangkan jumlah pengguna perempuan berjumlah 40%.



Gambar 4. Karakteristik Pendidikan

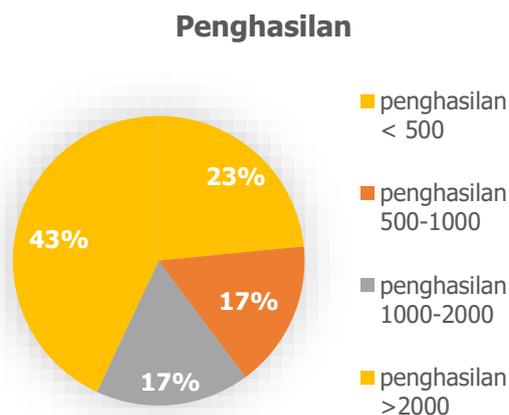
Jika dilihat pada gambar 4 menunjukkan karakteristik pengguna transportasi bus berdasarkan Pendidikan. Pada gambar tersebut karakteristik pengguna moda transportasi berdasarkan pendidikan dapat diketahui bahwa banyak pengguna transportasi Bus dari masyarakat yang rata-rata tertinggi berpendidikan tingkat SMA/SMK sebanyak 46%. Sedangkan latar belakang Pendidikan SD 2%, latar belakang Pendidikan SMP 6%, latar belakang Pendidikan D3 11%, latar belakang dengan Pendidikan S1 20% dan berlatar belakang Pendidikan S2/S3 1%. Jika dilihat dapat diketahui bahwa latar belakang lulusan pendidikan SMA lebih banyak menggunakan transportasi bus hal ini dimungkinkan dengan memilih berdasarkan kemudahan dalam pembelian tiket, fleksibel dan tentunya harga yang lebih murah jika dibandingkan dengan transportasi seperti kereta api.

Karakteristik pengguna moda transportasi berdasarkan pekerjaan dapat dilihat pada gambar 5. Dapat diketahui berdasarkan hasil survey bahwa banyak pengguna transportasi Bus adalah dari masyarakat yang mempunyai latar belakang bekerja sebagai pelajar atau mahasiswa dengan presentase sebesar 31%.



Gambar 5. Karakteristik Pendidikan

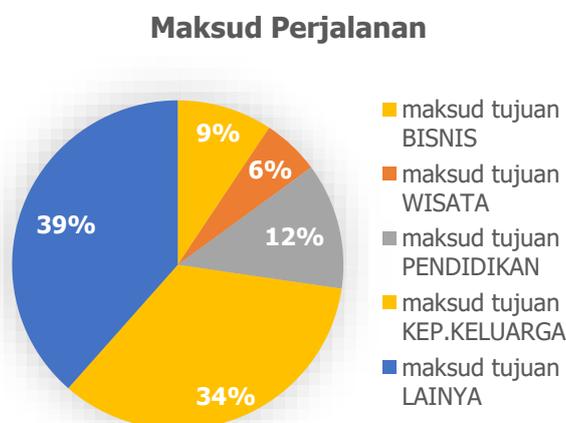
Apabila dilihat pada gambar 5 diketahui bahwa dengan latar belakang pekerjaan PNS mempunyai tingkat pemelihan moda transportasi bus eksekutif sebesar 6%, dengan latar belakang pekerjaan TNI/POLRI 1%, pekerjaan swasta 26%, pelajar 31%, wiraswasta 14%, dan pekerjaan lainnya 22%. Hal ini dapat dimungkinkan bahwa pengguna transportasi bus dari kota Surabaya-Madiun jika dilihat dari tertinggi dan terendah adalah pelajar, pekerja swasta, pekerja wiraswasta, pekerja lainnya, pekerja PNS dan pekerja dengan latar belakang TNI/POLRI.



Gambar 6. Karakteristik Pendidikan

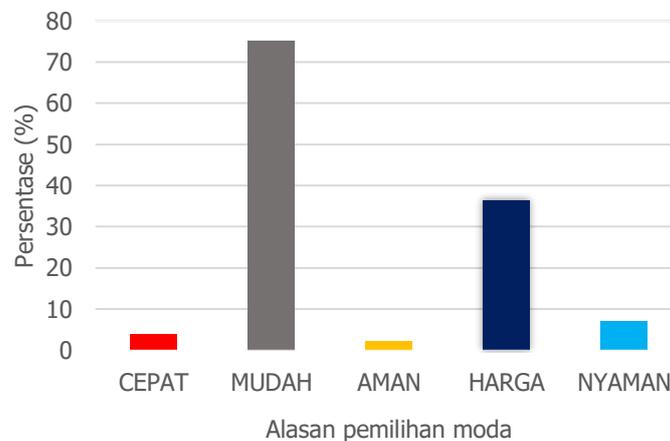
Karakteristik pengguna moda transportasi bus eksekutif jika dilihat berdasarkan tingkat penghasilan dapat diketahui bahwa banyak pengguna transportasi Bus rata rata tertinggi mempunyai penghasilan lebih dari 2 juta menunjukkan presentase sebesar 43% hal ini hampir setengah dari penumpang adalah mempunyai tingkat kesejahteraan yang sudah memadai. Masyarakat pengguna transportasi dengan penghasilan kurang dari 500 sebesar 23% hal ini lebih banyak dapat dimungkinkan bahwa masyarakat lebih memilih tidak berdasarkan harga tetapi lebih kepada tingkat kenyamanan, kecepatan. Sedangkan pada tingkat penghasilan 1jt sd 2jt masyarakat memiliki tingkat prosentase yang sama yaitu 17%. Hal ini dapat dimungkinkan hal sama bahwa tingkat harga tiket mungkin masih masuk pada jangkauan menengah.

Karakteristik dari penghasilan masyarakat dapat mempengaruhi dalam memutuskan untuk memilih moda transportasi bus. Dengan penghasilan yang rendah, menengah banyak pengguna moda transportasi menggunakan bus eksekutif.



Gambar 7. Karakteristik Perjalanan

Apabila dilihat dari gambar 7 menunjukkan maksud penggunaan moda transportasi, banyak pengguna transportasi dari masyarakat untuk melakukan mobilisasi yang mempunyai maksud dan tujuan paling banyak pada akhir pekan adalah untuk bertemu dengan keluarga yaitu sebanyak 39%. karakteristik masyarakat pengguna moda transportasi dengan keperluan dengan tujuan bisnis menggunakan transportasi bus 9%. dengan maksud tujuan wisata 6%, dengan tujuan Pendidikan 12%, dan dengan maksud tujuan lainya sebesar 34%.



Gambar 8. Karakteristik Penilaian pemilihan moda transportasi bus

Dari tabel 8 dapat diketahui bahwa terdapat beberapa factor dari hasil survey yang menentukan aspek atau alasan dalam memilih penggunaan moda transportasi bus antara lain dengan parameter dan pertimbangan kecepatan, kemudahan, keamanan, harga dan kenyamanan. Jika dilihat pada gambar tersebut dapat menunjukkan bahwa faktor kemudahan dalam melaksanakan transportasi mendominasi bahwa masyarakat untuk melakukan atau memilih moda transportasi bus. Selanjutnya aspek yang kedua adalah faktor harga, tiket harga yang relative lebih murah dari moda transportasi lain seperti tiket kereta, kendaraan pribadi dalam perjalanan Surabaya-Madiun melalui jalur tol mempunyai hal yang sangat dipertimbangkan. Harga yang murah menjadikan masyarakat dari golongan bawah maupun menengah dapat mudah untuk menjangkaunya. Selanjutnya faktor nyaman juga mendominasi setelah faktor harga (Arif et al., n.d.). Dengan harga yang terjangkau dan arasa nyaman dengan perjalanan pada jalur tol masyarakat lebih tertarik untuk pemilihan moda. Dengan melalui jalur tol waktu perjalanan juga semakin pendek. Akan tetapi jika dilihat dari aspek kenyamanan masyarakat memilih aspek tersebut dengan presentase yang sangat rendah. Hal ini tentunya dapat menjadikan penyedia jasa khususnya transportasi bus untuk meningkatkan keamanan dalam bertransportasi (Hapsari, 2012) (Iswanto & Wirawan, 2020).

SIMPULAN

Dari hasil penelitian diketahui bahwa karakteristik pengguna moda transportasi masyarakat yang melakukan atau menggunakan moda transportasi bus eksekutif dari Kota Surabaya-Madiun diketahui rata-rata pengguna transportasi bus eksekutif adalah masyarakat pada usia dewasa laki-laki dengan latar belakang Pendidikan sebagai pelajar dengan tujuan untuk mengunjungi keluarga.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih disampaikan penulis kepada Direktur Politeknik Perkeretaapian Indonesia dan Pusat Penelitian dan pengabdian masyarakat yang telah memberikan bantuan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Arif, R., Arifin, I. M. Z., & Kusuma, A. (n.d.). *KARAKTERISTIK PENUMPANG DALAM MEMILIH BUS REGULER (Studi Kasus Pada Bus AKDP Trayek Surabaya – Malang)*.
- Christian, P. Y., J.A, T., & M.J, P. (2013). Analisa Karakteristik Moda Transportasi Angkutan Umum Rute Manado Tomohon Dengan Metode Analisa Biaya Operasional Kendaraan (Bok). *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Hapsari, A. (2012). Jurnal Penelitian Transportasi Darat. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689–1699.
- Hendrawan, M. S., Handayani, A. T., Diana, V., & Anggorowati, A. (2020). *Bus Antar Kota Dan Kereta Api Jalur Jogja-Solo*. 01(01), 103–110.
- Iswanto, A. P., & Wirawan, W. A. (2020). *KARAKTERISTIK PENGGUNA MODA TRANSPORTASI KERETA API DAN BUS MADIUN-SURABAYA Manajemen Transportasi Perkeretaapian , 2 Teknologi Mekanika Perkeretaapian Politeknik Perkeretaapian Indonesia Madiun ABSTRAK Moda transportasi merupakan salah satu faktor yang s. IV*.
- Moudia, Y., Sipil, J. T., Semarang, U. N., Haryadi, B., Sipil, J. T., & Semarang, U. N. (2018). *Karakteristik Perjalanan Penumpang*. 18(3), 169–176.
- Oktopianto, Y., Nabil, M. J., & Arief, Y. M. (2021). SOSIALISASI KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN PENGEMUDI GOJEK DI KOTA TEGAL. *Kumawula : Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), 242 – 248. <https://doi.org/10.24198/kumawula.v4i2.33321>
- Oktopianto, Y., & Pangesty, S. (2021). Analisis Daerah Lokasi Rawan Kecelakaan Jalan Tol Tangerang-Merak. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 26–37. <https://doi.org/10.46447/ktj.v8i1.301>
- Oktopianto, Y., Shofiah, S., Rokhman, F. A., Wijayanthi, K. P., & Krisdayanti, E. (2021). Analisis Daerah Rawan Kecelakaan (Black Site) Dan Titik Rawan Kecelakaan (Black Spot) Provinsi Lampung. *Borneo Engineering : Jurnal Teknik Sipil*, 5(1), 40–51. <https://doi.org/10.35334/be.v5i1.1777>

- Prajitno, A. F. H., Machsus, M., Basuki, R., Arifin, S., Sukobar, S., Moeljono, T., & Satyaning Budhi, W. (2018). Analisa Pola Perjalanan dan Karakteristik Penumpang Bus Trans Sidoarjo. *Jurnal Aplikasi Teknik Sipil*, 16(2), 47. <https://doi.org/10.12962/j2579-891x.v16i2.3536>
- Putra, A. A. (2014). Analisis Keseimbangan Jumlah Armada Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Penumpang. *Media Komunikasi Teknik Sipil*, 19(1), 1–12. <https://doi.org/10.14710/mkts.v19i1.7829>
- Sibuea, D. T. A. (2019). Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi. *Jurnal Pendidikan Teknik Bangunan Dan Sipil*, 5(2), 64–72.