ANALISIS KONTRIBUSI PEMBAYARAN TIKET SUROBOYO BUS TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) KOTA SURABAYA

SKRIPSI

Oleh :

NOVITA DIAN PUSPITA

NIM : G01216020

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS ISLAM

PRODI ILMU EKONOMI

SURABAYA

2020

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini saya :

Nama : Novita Dian Puspita

NIM : G01216020

Fakultas/Prodi : Ekonomi dan Bisnis Islam/Ilmu Ekonomi

Judul Skripsi : Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya

Dengan sungguh-sungguh menyatakan bahwa skripsi ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Surabaya, 25 April 2020

Saya yang menyatakan,

METERAI TEMPEL

B45CAAHF317902444

6000

ENAM RIBU RUPIAH

Novita Dian Puspita

NIM. G01216020

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Proposal Skripsi yang ditulis oleh Novita Dian Puspita, NIM: G01216020 ini telah diperiksa dan disetujui untuk dimunaqosahkan.

Surabaya, 28 April 2020
Pembimbing,

Lilik Rahmawati, S.Si., M.EI
NIP. 198106062009012008

LEMBAR PENGESAHAN

Skripsi yang ditulis oleh Novita Dian Puspita NIM, G01216020 ini telah dipertahankan di depan siding Majelis Munaqasah Skripsi Falkultas Ekonomi dan Bisnis Islam UIN Sunan Ampel Surabaya pada hari Senin, 11 Mei 2020 dan dapat diterima sebagai salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program sarjana strata satu dalam Ilmu Ekonomi.

Majelis Munaqasah Skripsi:

Penguji I,

Lilik Rahmawati, M.EI
NIP. 198106062009012008

Penguji II,

Hj. Nurlailah, SE., MM.
NIP. 196205222000032001

Penguji III,

H. Abdul Hakim, M.EI
NIP. 197008042005011003

Penguji IV,

Betty Silfia Ayu Utami, SE., M.SE.
NIP. 198706102019032019

Surabaya, 18 Mei 2020

Mengesahkan,

Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam

Universitas Islam Negeri Sunan Ampel

Dekan,

Dr. H. Ali Arifin, MM
NIP. 196212141993031002

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI SUNAN AMPEL SURABAYA
PERPUSTAKAAN
Jl. Jend. A. Yani 117 Surabaya 60237 Telp. 031-8431972 Fax.031-8413300
E-Mail: perpus@uinsby.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademika UIN Sunan Ampel Surabaya, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : NOVITA DIAN PUSPITA
NIM : G01216020
Fakultas/Jurusan : FEBI / ILMU EKONOMI
E-mail address : novitadianpuspita97@gmail.com

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif atas karya ilmiah :
☑ Sekripsi ☐ Tesis ☐ Desertasi ☐ Lain-lain (.....)
yang berjudul :

ANALISIS KONTRIBUSI PEMBAYARAN TIKET SUROBOYO BUS TERHADAP PENDAPATAN ASLI DAERAH (PAD) KOTA SURABAYA

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Ekslusif ini Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya berhak menyimpan, mengalih-media/format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/mempublikasikannya di Internet atau media lain secara ***fulltext*** untuk kepentingan akademis tanpa perlu meminta ijin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Perpustakaan UIN Sunan Ampel Surabaya, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Surabaya, 03 Agustus 2020

Penulis

METERAI TEMPEL
TGL. 20
C837AADF796947519
6000
ENAM RIBU RUPIAH

(Novita Dian Puspita)
nama terang dan tanda tangan

ABSTRAK

Skripsi yang berjudul "Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya" ini merupakan penelitian kualitatif yang bertujuan untuk menjawab pertanyaan tentang bagaimana kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

Metodelogi penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif dengan jenis penelitian studi kasus. Pengumpulan data dilakukan dengan wawancara dengan informan dalam penelitian ini yaitu dari dinas terkait, seperti Bappeko Surabaya, Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya, kru Suroboyo Bus, serta penumpang.

Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik berjalan cukup efektif meskipun terdapat faktor pendukung dan faktor penghambat yang mempengaruhinya. Adapaun kontribusi dengan sistem pembayaran menggunakan sampah plastik ini sebesar 0,0027% terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya pada tahun 2019. Selain memberikan kontribusi terhadap PAD, hasil pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik ini membawa perubahan positif terhadap sub sektor PAD lainnya yang secara langsung terkena dampaknya.

Peneliti menyarakankan kepada Pemerintah Kota Surabaya untuk terus melakukan inovasi pelayanan publik dan pembangunan-pembangunan berkelanjutan lainnya agar terciptanya keseimbangan ekosistem dan sesuai kebutuhan masyarakat. Partisipasi masyarakat tentu sangat diperlukan demi terwujudnya program-program atau kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Kota Surabaya.

Kata Kunci : Kontribusi, Suroboyo Bus, Pendapatan Asli Daerah (PAD).

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR ISI

LEMBAR PESETUJUAN ..... **ii**

LEMBAR PENGESAHAN ..... **iii**

KATA PENGANTAR ..... **v**

ABSTRAK ..... **vii**

DAFTAR ISI ..... **viii**

DAFTAR TABEL ..... **ix**

DAFTAR GAMBAR ..... **x**

LAMPIRAN ..... **xi**

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah 1
B. Identifikasi dan Batasan Masalah 9
C. Rumusan Masalah 10
D. Kajian Pustaka 11
E. Tujuan Penelitian 17
F. Kegunaan Hasil Penelitian 17
G. Definisi Operasional 18
H. Metode Penelitian 21
I. Sistematika Pembahasan 27

BAB II KERANGKA TEORITIS

A. Transportasi Publik 31
B. Inovasi Pelayanan Publik 32
C. Pendapatan Asli Daerah (PAD) 39

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB III DATA PENELITIAN

A. Gambaran Umum Suroboyo Bus
   1. Sejarah Berdirinya Suroboyo Bus 44
   2. Keunggulan Suroboyo Bus..... 46
   3. Struktur Kelembagaan Suroboyo Bus 48
B. Implementasi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik
   1. Faktor Pendukung..... 51
   2. Faktor Penghambat..... 52
C. Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya 53

BAB IV ANALISIS DATA

A. Implementasi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik 57
B. Faktor Pendukung dan Faktor Penghambat Implementasi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik 58
C. Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya 63

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan..... 70
B. Saran..... 71

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Lalu Lintas Harian Rata-Rata Kota Surabaya 2

Tabel 4.1 Data Hasil Pelelangan Sampah Plastik 65

Tabel 4.2 Retribusi Tempat Parkir Khusus Kota Surabaya 68

Tabel 4.3 Pajak Hiburan Kota Surabaya 68

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Komponen Dalam Analisis Data Model Interaktif 26

Gambar 2.1 Peta Potensi Daerah..... 41

Gambar 3.1 Struktur Kelembagaan Suroboyo Bus 48

Gambar 3.2 Alur Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Dalam Berkontribusi Terhadap PAD..... 53

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR LAMPIRAN

1. Daftar Pedoman Wawancara
2. Cuplikan Wawancara
3. Catatan Wawancara
4. Dokumentasi Penelitian
5. Data Yang Diperoleh
6. Surat Izin Penelitian
7. Kartu Bimbingan (Konsultasi) Skripsi
8. Biodata Penulis

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Surabaya merupakan ibu kota Provinsi Jawa Timur yang dikenal dengan sebutan Kota Pahlawan karena sejarahnya yang tak gentar dalam mempertahankan kemerdekaan Bangsa Indonesia dari serangan para penjajah. Surabaya dengan luas wilayah 33.306,30 Ha dan proyeksi penduduk lebih dari 2 juta jiwa menjadikan Surabaya kota dengan tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Jawa Timur yakni sekitar 8.393 jiwa per km².[1]

Kepadatan penduduk ini disebabkan oleh beberapa faktor, antara lain tingkat upah yang lebih tinggi, lapangan pekerjaan yang lebih banyak dibandingkan dengan daerah pedesaan, pusat industrialisasi, kemajuan teknologi, dsb. Hal ini menyebabkan masyarakat luar daerah berbondong-bondong untuk bermukim di Surabaya. Akibatnya, kebutuhan akan transportasi juga akan semakin tinggi karena transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bidang ekonomi, sosial budaya dan politik.

Tranportasi berasal dari kata Latin "transportare", trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa.

[1] *www.surabaya.go.id* , diakses pada 19 November 2019

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke suatu tempat ke tempat lainnya.[2] Di era sekarang ini, transportasi menjadi kebutuhan dasar bagi masyarakat dalam menjalankan aktivitasnya di kehidupan sehari-hari.[3] Namun hal tersebut justru menyebabkan permasalahan yang paling kompleks di perkotaan yaitu kemacetan.

Kemacetan adalah suatu kondisi dimana tidak lancarnya pergerakan arus lalu lintas yang diakibatkan banyaknya jumlah kendaraan yang melebihi kapasitas ruas jalan.[4] Seperti kondisi di lapangan, kendaraan bermotor milik pribadi jauh lebih mendominasi jika dibandingkan dengan angkutan umum. Hal tersebut dapat dilihat dari data yang tercatat oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Berikut data jumlah Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR) Kota Surabaya :

Tabel 1.1

Data Lalu Lintas Harian Rata-Rata Kota Surabaya

Nama Jalan	Sepeda Motor	Mobil Pribadi	Angkot	Bus Besar
Adityawarman	94.572	30.049	421	40
Basuki Rahmat	121.455	25.879	501	83
Bengawan	41.257	12.959	121	6
Blauran	70.576	29.627	268	26
Bubutan	55.753	27.405	334	77
Citra Raya Unesa	48.939	26.721	16	0

[2] Herry Gunawan, *Pengantar Transportasi Dan Logistik*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2015), 1.
[3]Abdul Kadir, *Transportasi : "Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, Dalam Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau Vol. 1 No.3, 2006.
[4]Eka Oktaviani dan Diana Hertati, *Kualitas Pelayanan Transportasi Perkotaan Dalam Meningkatkan Kepuasan Masyarakat di Surabaya (Studi Kasus Pada Angkutan Suroboyo Bus)*, Dalam Jurnal Administrasi Publik Vol. 1 No. 1, 2019, 11

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Dharmahusada Utara IV	25.667	12.671	0	0
Dharmawangsa	73.289	24.347	482	61
Dinoyo	79.762	13.304	613	24
Diponegoro	135.693	40.628	1.028	56
Dr. Ir. Soekarno	150.621	47.409	312	69
Dr. Soetomo	89.619	35.370	341	56
Embong Malang	90.379	21.006	414	78
Gemblongan	35.166	13.738	218	44
Genteng Kali	78.004	28.853	269	1
Gubeng Pojok	93.636	19.603	272	35
Gubernur Suryo	183.493	38.421	262	120
Hayam Wuruk	53.229	19.902	306	3
Indragiri	52.291	31.705	447	7
Indrapura	90.489	10.626	712	141
Jagir Wonokromo	80.178	20.629	456	7
Jakarta	101.833	25.427	556	348
Jembatan Merah	95.840	18.114	1.719	117
Jendral Sudirman	78.359	31.120	327	80
Joyoboyo	121.388	26.442	1.281	11
Kapuas	20.774	6.932	0	0
Kayoon	36.441	15.061	414	0
Kedungdoro	95.208	27.892	831	23
Kejawan Putih Tambak	22.918	29.532	0	4
Kembang Jepun	31.838	7.681	227	21
Keputran	12.799	3.209	0	0
Kertajaya Indah	150.064	43.914	476	100
Kusuma Bangsa	95.888	32.958	848	17
Laguna Putih Tambak	32.597	25.405	156	0
Mayjen Sungkono	148.645	42.339	712	68
Hr. Muhammad	88.616	35.041	421	67
Mayjend Yono Suwoyo	109.841	70.582	276	70
Ngagel	129.185	37.735	409	22
Pahlawan	94.040	17.998	323	45
Pemuda	68.139	18.359	605	41
Perak Barat	107.258	14.309	498	77
Perak Timur	84.991	19.800	687	56
Polisi Istimewa	43.845	14.084	134	0
Prof. Dr. Moestopo	121.170	45.377	678	72

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Rajawali	80.800	17.209	967	191
Raya Darmo	124.657	46.213	686	171
Raya ITS	48.361	18.464	249	50
Stasiun Wonokromo	80.178	20.629	456	7
Sumatra	133.950	57.460	926	47
Tunjungan	47.460	16.340	227	79
Urip Sumoharjo	199.432	7.775	1.621	141

Sumber : E-Lalin Dishub Kota Surabaya[5]

Dari data diatas membuktikan bahwa jumlah kendaraan bermotor yang melintas di jalan raya didominasi oleh kendaraan pribadi. Hal ini tentu disebabkan oleh beberapa faktor, seperti 1) Kendaraan pribadi lebih fleksibel karena bisa digunakan kapanpun dan dimanapun, 2) Minimnya fasilitas yang ada di transportasi pubik, 3) Rute tempat tujuan yang tidak terlewati oleh angkutan umum, 4) Waktu tempuh angkutan umum yang cukup lama, 5) Besarnya biaya yang dikeluarkan untuk angkutan umum daripada kendaraan pribadi, dsb.

Oleh karena itu, peran transportasi khususnya angkutan umum massal sangatlah penting. Hal tersebut bukan hanya mengenai perpindahan orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya tetapi juga dapat memberikan dampak baik terhadap kemacetan kota. Dengan semakin banyaknya masyarakat sadar dengan menggunakan transportasi umum maka kemacetan lalu lintas dapat ditekan sehingga pergerakan ekonomi kota tersebut juga dapat meningkat.[6]

[5] *www.dishub.surabaya.go.id,* diakses pada tanggal 18 November 2019

[6]Setia Prayudha, *Management of Public in Order To Conduct Operational Terminal (Case Study in Mojosari Terminal, Mojokerto Regency)*, Dalam Jurnal Administrasi Publik, Vol. 1 No.10, 2012, 1.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Pembenahan terhadap transportasi umum telah dilakukan secara bertahap oleh Pemerintah Kota Surabaya dengan harapan kepadatan lalu lintas yang disebabkan kendaraan pribadi dapat berkurang. Untuk mewujudkan hal itu, fasilitas yang ditawarkan pada angkutan umum juga harus diperhatikan guna menarik minat masyarakat agar mau beralih ke transportasi umum.

Suroboyo Bus adalah salah satu transportasi yang mencerminkan wajah baru angkutan umum di Kota Surabaya. Bus ini diresmikan secara langsung oleh Ibu Tri Rismaharini selaku Walikota Surabaya pada tanggal 7 April 2018 yang bertempat di Gedung Siola.[7] Bus ini adalah sebagai terobosan baru dari pemerintah di bidang tranportasi umum darat. Dengan ukuran lebar 2,4 meter dan panjang 12 meter, bus ini mempunyai kapasitas hingga 67 penumpang. Jam operasional Suroboyo Bus dimulai pukul 06.00 – 22.00 WIB.

Adapun fitur yang tersedia di Suroboyo Bus adalah kursi dengan warna yang berbeda-beda, kursi berwarna merah muda yang diperuntukkan bagi penumpang perempuan, sedangkan kursi berwarna jingga diperuntukkan bagi penumpang laki-laki dan posisi nya berada di bagian belakang. Pembedaan kursi ini bukan hanya untuk hiasan semata namun juga berfungsi untuk meminimalisir terjadinya pelecehan seksual yang sering terjadi di dalam angkutan umum. Di dalam bus ini juga dilengkapi dengan berbagai fasilitas. Diantaranya, terdapat 12 (dua belas) kamera

[7] *www.surabaya.go.id*, diakses pada tanggal 19 November 2019

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

CCTV di bagian dalam bus dan 3 (tiga) kamera CCTV di bagian luar bus, pemasangan CCTV ini bertujuan untuk menciptakan rasa aman bagi penumpang. Pintu bus juga dilengkapi sensor yang berguna untuk melihat pergerakan atau lalu lintas penumpang yang keluar masuk bus. Suroboyo bus juga mempunyai sistem antisipasi darurat dengan menggunakan tombol darurat jika terjadi kebakaran atau kecelakaan, sehingga pintu akan terbuka secara otomatis jika pengemudi menekan tombol tersebut.[8]

Dana yang dikeluarkan untuk operasional Suroboyo Bus ini kurang lebih menghabiskan 11 Milyar Rupiah dalam satu tahun, namun pembayaran bus ini hanya menggunakan sampah plastik (khususnya botol plastik bekas air minum). Tak heran jika antusisme masyarakat cukup tinggi dengan kehadiran bus ini di Surabaya. Berbagai fasilitas yang ditawarkan dan dilengkapi dengan teknologi canggih dan pelayanan yang sangat baik tetapi kenapa hanya dibayar dengan sampah ? Pertanyaan ini mungkin juga ditanyakan oleh kebanyakan orang. Jawabannya adalah Suroboyo Bus merupakan salah satu realisasi fasilitas publik bersubsidi dari pemerintah.

Adapun berbagai faktor pemberian subsidi atau bantuan pemerintah kepada perusahaan angkutan, antara lain: 1) *Infant Industry Argument*, yaitu untuk mempercepat perkembangan dan pertumbuhan industri angkutan, 2) Untuk menstimulir konkurensi, yaitu pandangan bahwa adanya konkurensi sampai batas-batas tertentu adalah baik dan bermanfaat ditinjau dari segi

[8]Inayatur Rohma, *Tinjauan Hukum Islam Terhadap Sistem Pembayaran Jasa Transportasi Bus Surabaya (Suroboyo Bus) di Kota Surabaya*, Skripsi-UINSA, 2019.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kepentingan untuk umum, 3) Untuk pertahanan dan kemanan nasional, dalam hal ini berlaku untuk angkutan udara dan laut.[9]

Seluruh biaya operasional yang dikeluarkan untuk Suroboyo Bus telah masuk ke dalam Anggran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Surabaya, sehingga untuk tarif perjalanan menggunakan Suroboyo Bus sebenarnya bisa saja digratiskan sesuai dengan rencana awal, namun ternyata pemerintah memiliki kebijakan lain.

Pemerintah Kota Surabaya yang berkolaborasi dengan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) Kota Surabaya telah berhasil merealisasikan transportasi massal yang berkelanjutan. Pembayaran Suroboyo Bus adalah salah satu upaya pemerintah menanggulangi masalah sampah di kota ini. Banyaknya masyarakat yang kurang peduli akan lingkungan, tidak memiliki pengetahuan terhadap pengelolaan sampah rumah tangga, dsb menjadikan jumlah sampah kian menumpuk di berbagai tempat mulai dari sungai, lahan kosong, perkampungan warga, dll. Hal ini tentu sangat menganggu pemandangan kota dan dapat menyebabkan pencemaran udara.

Oleh karena itu, kebijakan tersebut merupakan solusi yang dirasa tepat bagi pemerintah. Selain itu, hal tersebut bertujuan untuk mengedukasi masyarakat agar lebih peduli terhadap lingkungan sekitar. Tanpa disadari, hal tersebut akan mempengaruhi pola berpikir masyarakat, yang

[9]Rustian Kamaludin, *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), 118-121

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sebelumnya meremehkan sampah plastik kini diharapkan mampu merubah *mindset* tersebut karena sebotol plastik pun bisa mempunyai nilai atau harga jika dimanfaatkan dengan benar.

Sampah plastik yang telah terkumpul dari hasil penjualan Suroboyo Bus ini kemudian oleh pemerintah dilelang. Selama satu tahun beroperasi, Suroboyo Bus telah berhasil mengumpulkan sampah plastik yang kemudian dilelang dengan harga 150 juta rupiah. Hasil pelelangan tersebut kemudian dimasukkan kedalam APBD Kota Surabaya dan dikategorikan sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD).[10] Merupakan jumlah yang cukup banyak yang dihasilkan hanya dari sampah plastik. Namun jika dilihat dari segi bisnis, hasil tersebut tidak seimbang biaya operasional yang telah dikeluarkan. Pemerintah Kota Surabaya mungkin tidak melihat hasil atau keuntungan yang diperoleh dari Bus ini karena memang program ini bertujuan untuk mencipatakan transportasi massal dan lingkungan hidup agar saling bersinergi. Sehingga, ada keuntungan-keuntungan non finansial yang menjadi target dari pemerintah kota ini sendiri. Keuntungan non finansial tersebut nantinya juga akan berkontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya.

Dari beberapa hal diatas, terdapat beberapa permasalahan yang menarik untuk dikaji dan penulis tertarik untuk mengulas lebih dalam mengenai kontribusi Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti

[10] *www.surabaya.go.id*, diakses pada tanggal 22 November 2019

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mengambil judul **"Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya"**

B. Identifikasi dan Batasan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Dari penjelasan latar belakang masalah tersebut teridentifikasi permasalahan-permasalahan yang muncul mengenai kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) antara lain :

a. Implementasi pembayaran tiket Suroboyo menggunakan sampah plastik kurang maksimal.
b. Jumlah sampah plastik yang terus meningkat setiap tahunnya.
c. Antusias masyarakat yang tinggi terhadap Suroboyo Bus baik dalam kota maupun luar kota.
d. Terbatasnya informasi masyarakat tentang pembayaran Suroboyo Bus.
e. Tempat penukaran sampah untuk tiket yang masih belum meluas di Kota Surabaya.
f. Beroperasinya Suroboyo Bus memberikan dampak baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Batasan Masalah

Penelitian ini hanya dibatasi pada :

a. Implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik.
b. Faktor pendukung dan penghambat implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik.
c. Kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat disusun rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik ?
2. Apa faktor pendukung dan penghambat implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus dengan menggunakan sampah plastik ?
3. Bagaimana kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya ?

D. Kajian Pustaka

Beberapa penelitian tentang transportasi publik telah dilakukan, seperti penelitian yang dilakukan oleh :

1. Muh. Kadarisman, Aang Gunawan, dan Ismiyati, 2016, “Kebijakan Manajemen Transportasi Darat dan Dampaknya Terhadap

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Perekonomian Masyarakat di Kota Depok"[11] hasil dari penelitian tersebut adalah :

Pemilihan transportasi darat yang sesuai dengan karakteristik Kota Depok dan yang sesuai dengan segala kebutuhan masyarakat mampu menunjang efisiensi penyediaan pelayanan angkutan umum. Selain itu, pembangunan jaringan transportasi yang memadai di Kota Depok telah mampu meningkatkan perekonomian, diantaranya: meningkatnya harga tanah, berkembangnya UKM, terjadinya urbanisasi penduduk, serta meningkatkan pendapatan masyarakat Kota Depok.

Penelitian tersebut dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif-kualitatif. Persamaan dengan penelitian penulis adalah menganalisis dampak dari adanya tranportasi publik terhadap perekonomian daerah. Perbedaanya adalah penelitian ini lebih fokus kepada kebijakan manajemen pemerintah, sedangkan penelitian penulis lebih spesifik tentang inovasi untuk transportasi publik.

2. Anas Tahir "Angkutan Massal Sebagai Alternatif Mengatasi Persoalan Kemacetan Lalu Lintas Kota Surabaya"[12] hasil penelitiannya sebagai berikut :

   Surabaya tercatat sebagai pengguna angkutan pribadi yang cukup tinggi dan menjadikan salah satu penyebab kemacetan lalu lintas.

[11]Muh Kadarisman,dkk, *Kebijakan Manajemen Trsnportasi Darat dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat di Kota Depok*, Dalam Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, Vol.3 No.1, 2016

[12]Anas Tahir, *Angkutan Massal Sebagai Alternatif Mengatasi Persoalan Kemacetan Lalu Lintas Kota Surabaya*, Dalam Jurnal SMARTek, Vol.3 No.3, 2005

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui peran serta pemilihan jenis angkutan massal yang tepat untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi guna menekan angka kemacetan yang ada di Kota Surabaya. Beberapa alternatif angkutan massal yang dapat dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut, antara lain: penggunaan Kereta Api Komuter, pembuatan jalur Bus Khusus (*Busway*), dan Monorail.

Persamaan dengan penelitian penulis adalah objek yang diteliti adalah angkutan umum di surabaya. Perbedaanya adalah penelitian tersebut tidak menganalisis dampak angkutan umum tersebut bagi perekonomian Kota Surabaya.

3. Ofyar Z Tamin dan Russ Bona Frazila "Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi"[13] hasil penelitiannya adalah :

   Tata guna lahan memiliki interaksi yang kuat dengan sistem transportasi dan tentu telah banyak diketahui oleh para perencana transportasi. Konsep ini sangat jarang digunakan dalam perencanaan sistem jaringan transportasi, tetapi sebenarnya tata guna lahan mempunyai hubungan kausal (timbal balik) dengan sistem jaringan transportasi.

   Penelitian tersebut menggunakan metode kuantitatif dimana memberikan hasil penerapan model pada rencana pengembangan sistem

[13]Ofyar Z Tamin dan Russ Bona Frazila, *Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi*, diakses pada tanggal 28 , Oktober 2019, pkl. 10:48

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

jaringan transportasi dengan kasus yang ada di Provinsi Jawa Timur. Persamaan dengan penelitian penulis adalah objek yang akan diteliti adalah sama yaitu jaringan transportasi. Perbedaanya adalah penelitian tersebut menggunakan interaksi tata guna lahan sebagai perencanaan jaringan transportasi, sedangkan penulis menggunakan variabel pendapatan daerah.

4. M. Bayu Winaryo "Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya : Studi Perkotaan Program "Suroboyo Bus"[14] hasil penelitian tersebut adalah :

   Transportasi adalah salah satu sektor yang berpengaruh bagi pertumbuhan ekonomi suatu daerah bahkan menjadi sumber yang potensial bagi sebagian pihak yang memanfaatkan komoditas tersebut.

   Penelitian tersebut menggunakan model kualitatif deskriptif dimana akan menjelaskan beberapa masalah terkait lembaga-lembaga yang terlibat dalam proses terbentuknya keputusan politik terkait pengelolaan Suroboyo Bus dan melihat kepentingan-kepentingan yang terlibat didalam keputusan politik tersebut.

   Persamaan penelitian tersebut dengan penelitian penulis yaitu objek yang diteliti adalah Suroboyo Bus, namun memiliki perbedaan yaitu penelitian tersebut lebih berfokus pada kelembagaan pembuat

[14]M Bayu Winarno, *Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya: Studi Perkotaan Program Suroboyo Bus*, dikases pada tanggal 28 Oktober 2019, pkl. 10:50

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kebijakan, sedangkan penelitian penulis berfokus pada dampak Suroboyo terhadap pendapatan daerah.

5. Adhi Muhtadi, Sapto Budi Wasono, I Putu Artaya, dan Sri Wiwoho Mudjanarko "Evaluasi Pelayanan Bus dan MPU Kota Surabaya Untuk Menunjang Sistem Transportasi Berkelanjutan"[15] hasil penelitian nya adalah :

   Kondisi angkutan umum jauh dari kata layak. Hal ini yang membuat para pelaku perjalanan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi baik roda dua maupun roda empat. Permasalahn utama yang terjadi adalah juga disebabkan karena tingginya tarif angkutan dan lamanya waktu tempuh perjalanan.

   Penelitian tersebut menggunakan metode studi literatur dan observasi lapangan sehingga hasil penelitian tersebut diharapkan mampu menjadi bahan pertimbangan bagi para penentu kebijakan untuk dapat menyediakan angkutan umum yang memiliki fasilitas yang memadai.

6. Theresia Tarigan, 2015, "Pelayanan Transportasi Publik Pekerja di Koridor Antar Kota Ungaran-Bawen" hasil penelitiannya adalah :

   Pelayanan transportasi publik dalam perspektif transportasi berkelanjutan terkait dengan indikator keterjangkauan dan aksesbilitas

[15]Adi Muhtadi, dkk, *Evaluasi Pelayanan Bus dan MPU Kota Surabaya Untuk Menunjang Sistem Transportasi Berkelanjutan*, diakses pada tanggal 28 Oktober 2019, pkl. 11.24

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penumpang. Keterjangkauan yang dimaksud ialah dilihat daari komponen biaya (ongkos) dan waktu tempuh perjalanan.

Persamaan dengan penelitian penulis adalah objek penelitian nya yakni di bidang transportasi publik atau angkutan umum. Sedangkan perbedaanya adalah penelitian tersebut berfokus pada implementasi pelayanan transportasi publik, sedangkan pembahasan penulis ialah bagaimana transportasi publik yang telah tersedia dapat berkontribusi terhadap pendapatan daerah.

7. Rony Bachtiar Firmansyah, 2019, "Inovasi Kebijakan Transportasi Publik"[16], hasil penelitian tersebut adalah :

   Sudah sepatutnya pemerintah melakukan inovasi-inovasi untuk terwujudnya pembangunan daerah. Salah satunya Pemerintah Kota Surabaya yang telah berhasil membuat inovasi terbaru yakni pembayaran tiket perjalanan Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik.

   Penelitian tersebut menggunakan metode deskriptif kualitatif. Persamaan dengan penelitian penulis adalah objek yang diteliti adalah sama yakni Suroboyo Bus. Perbedaan dengan penelitian penulis adalah, penelitian tersebut berfokus pada implementasi inovasi kebijakan transportasi publik yang telah disediakan pemerintah, sedangkan penelitian yang penulis lakukan berfokus pada bagaimana transportasi

[16]Rony Bachtiar, *Inovasi Kebijakan Transportasi Publik*, Dalam Skripsi Tahun 2019, diakses pada tanggal 28 Oktober 2019, pkl. 10:51

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

bukan hanya sebagai fasilitas publik melainkan juga ada timbal balik untuk pendapatan daerah.

8. Chintia Puja Dewi dan Endang Larasati, "Inovasi Pelayanan Transportasi Publik BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang"[17] hasil penelitiannya adalah :

   Seiring dengan pertumbuhan penduduk, kebutuhan masyarakat akan adanya pelayanan publik semakin kompleks. Inovasi pemerintah Kota Semarang untuk memenuhi kewajiban dalam menyelenggarakan pelayanan publik di kota ini salah satunya yaitu menciptakan transportasi umum yakni Bus Rapid Transit.

   Persamaan dengan penelitian penulis adalah obyek penelitianya adalah sama yaitu Bus kota. Perbedaanya adalah penelitian ini lebih berfokus pada inovasi yang telah dilakukan oleh pemerintah daerah, sedangkan penelitian penulis adalah bagaimana inovasi kebijakan dari pemerintah dapat memberikan keuntungan untuk pendapatan daerah itu sendiri.

   Dari kajian pustaka diatas menjelaskan bahwa penelitian penulis bukan merupakan bentuk duplikasi dari penelitian sebelumnya, karena penelitian ini memiliki pembeda yang belum pernah diteliti oleh peneliti sebelumnya.

[17]Chintia Puja Dewi, dan Endang Larasati, *Inovasi Pelayanan Transportasi Publik BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang*, diakses pada tanggal 20 November 2019, pkl. 07:48

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

E. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan maka dapat disusun tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Untuk menjelaskan implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik.
2. Untuk menjelaskan dan menganalisis faktor pendukung dan penghambat implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik.
3. Untuk menjelaskan dan menganalisis kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

F. Kegunaan Hasil Penelitian

Berdasarakan hasil penelitian tentang kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya adalah :

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk :

a. Mengetahui implementasi dan kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus di Kota Surabaya.
b. Sebagai referensi dan literatur bahan bacaan bagi perpustakaan Universitas Islam Negeri Sunan Ampel Surabaya, serta sebagai pedoman bagi mahasiswa yang ingin melanjutkan penelitian mengenai Suroboyo Bus.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

c. Sebagai bentuk informasi dan edukasi bagi masyarakat mengenai pentingnya kesadaran masyarakat untuk mendukung salah satu program pemerintah, yakni menggunakan angkutan umum.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat untuk :

a. Bahan pertimbangan pemerintah dalam membuat kebijakan mengenai kontribusi Suroboyo Bus
b. Meningkatkan kesadaran masyarakat untuk peduli kepada lingkungan serta memilih untuk menggunakan transportasi umum guna meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD).

G. Definisi Operasional

Konsep definisi penelitian ini adalah bertujuan untuk menjadi bahan arahan peneliti dalam melakukan penelitian, maka dari itu penyusunan definisi konsep dijadikan bahan acuan penelitian, yaitu:

1. Kontribusi

Kontribusi suatu bentuk campur tangan dari masyarakat dalam bentuk tenaga maupun materi terhadap program atau kegiatan yang dilaksanakan oleh pemerintah. Dalam penelitian ini, kontribusi digunakan untuk mengetahui kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD). Jadi, kontribusi dalam penelitian ini diartikan sebagai bentuk dukungan masyarakat dalam menggunakan Suroboyo Bus dapat menambah Pendapatan Asli Daerah

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

(PAD) demi tercapainya tujuan dari program pemerintah yakni tersistemnya pengelolaan sampah plastik.

2. Suroboyo Bus

Suroboyo Bus adalah moda transportasi dengan inovasi baru yang diresmikan Pemerintah Kota Surabaya pada tanggal 7 April 2018 di Halaman Gedung Siola. Suroboyo Bus merupakan bentuk upaya pemerintah dalam menyediakan pelayanan publik. Kehadiran bus ini mendapatkan antusias yang cukup tinggi dari masyarakat karena fasilitas yang ditawarkan memiliki nilai *"plus"* jika dibandingkan dengan bus kota atau angkutan umum lainnya, diantaranya : teknologi yang canggih, kenyamanan, keamanan, kebersihan, efisiensi waktu perjalanan, tarif perjalanan yang terjangkau, dsb.

Warnanya yang merah dengan aksen kaca yang cukup lebar membuat bus ini menjadi daya tarik tersendiri bagi masyarakat. Tidak hanya sebagai angkutan untuk menuju tempat kerja, sekolah, atau yang lainnya, bus ini juga dapat digunakan masyarakat yang hanya sekedar ingin berkeliling menikmati keindahan Kota Surabaya.

3. Pembayaran Tiket

Tiket kendaraan adalah dokumen yang diciptakan oleh operator kendaraan umum atau agen perjalanan untuk menyatakan bahwa seseorang telah memesan sebuah kursi di sebuah kendaraan.

Untuk sekali perjalanan masyarakat cukup membayar dengan 10 gelas plastik air minum ukuran 200 ml, atau 10 botol plastik ukuran 330

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

ml, atau 5 botol plastik air minum ukuran 600 ml atau 3 botol plastik air minum ukuran 1,5 L sebagai ganti karcis tiket naik bus.

Untuk cara pembayarannya pun cukup mudah yakni dengan menukar sampah plastik tersebut ke pos penukaran sampah botol plastik yang telah disediakan, seperti Terminal Bungurasih, Terminal Kasuari (JMP), dll yang kemudian akan diganti dengan kartu setor sampah yang berisi stiker karcis tiket. Upaya tersebut dilakukan oleh pemerintah guna mengedukasi masyarakat agar lebih peduli dan turut menjaga lingkungan sekitar. Selain itu, dengan inovasi ini pemerintah akan lebih mudah dalam mengelola sampah khusunya botol plastik.

4. Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Dalam hal sumber penerimaan yang menjadi hak pemerintah daerah telah dijelaskan dalam Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah; dan Undang-Undang No.33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah, telah menetapkan sumber-sumber penerimaan daerah, yaitu 1) Pendapatan Asli Daerah (PAD), 2) Transfer Pemerintah Pusat, 3) Transfer Pemerintah Provinsi, dan 4) Lain-lain Pendapatan yang Sah.[18]

Pendapatan Asli Daerah (PAD) adalah pendapatan dari suatu daerah yang diperoleh dari sumber-sumber kekayaan daerah berupa pemungutan dan pengelolaan pajak, pemungutan dan pengelolaan retribusi, pemungutan dan pengelolaan kekayaan daerah, dan sumber-

[18] Mahmudi, *Manajemen Keuangan Daerah*, (Yogyakarta : Erlangga, 2010), 16-17

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sumber pendapatan lain yang sah. Hal ini dimaksudkan agar pemerintah daerah lebih mandiri dalam menggali dan memanfaatkan sumber kekayaan daerah sesuai dengan kebijakan otonomi daerah.

H. Metode Penelitian

1. Jenis Data

a. Data Primer, yakni data yang didapatkan dari sumber yang empiris atau nyata yang diperoleh langsung di lapangan, yang di maksud disini adalah data sampah plastik yang terkumpul dan data hasil pelelangan atas hasil penukaran sampah botol plastik tersebut.

b. Data Sekunder, yakni data yang berupa hasil review bacaan atau kajian pustaka, buku ataupun literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti, serta dokumen dan arsip. Dalam penelitian ini data sekunder yang dimaksud adalah data penerimaan pendapatan hasil dari pelelangan sampah plastik berupa laporan tahunan dari instansi terkait.

2. Sumber Data

Adapun sumber data yang penulis dapatkan dalam penelitian ini adalah sumber data primer dan sumber data sekunder.

a. Sumber Data Primer, yakni sumber data yang didapatkan langsung dari informan lapangan melalui wawancara kepada narasumber yang berkompeten yang mengetahui seluk beluk permasalahan yang akan diteliti, serta bersedia memberikan data yang kita butuhkan relevaan dengan kebutuhan penelitian. Dalam penelitian ini sumber data

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

primer diperoleh melalui wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Kepala Bappeko Kota Surabaya, Kepala DKRTH Kota Surabaya, Kru/Petugas Suroboyo Bus, dan penumpang Suroboyo Bus.

b. Sumber Data Sekunder, yakni sumber data yang didapatkan secara tidak langsung dari objek yang akan diteliti antara lain dilakukan hanya melalui studi literatur, arsip/laporan dari website instansi pemerintah terkait.

3. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Observasi merupakan suatu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengadakan penelitian secara teliti, serta pencatatan secara sistematis mengenai fenomena sosial dan gejala-gejala yang sedang terjadi di sekitar.[19]

Observasi di lapangan yang dilakukan peneliti yaitu keterlibatan pasif. Dalam kegiatan pengamatan peneliti tidak terlibat dalam kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh pelaku yang diamati. Pengamatan peneliti yaitu dengan cara melihat langsung implementasi pembayaran Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik, mengamati minat atau permintaan masyarakat terhadap transportasi publik, hingga pengelolaan sampah plastik hasil

[19]Imam Gunawan, *Metode Penelitian Kualitatif : Teori dan Praktik*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2017), 143

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penjualan tiket dapat berpengaruh terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya.

b. Wawancara

Wawancara merupakan alat pengumpul data dengan cara berdialog dengan dua pihak yakni pewawancara (*interviewer*) dan terwawancara (*interviewee*) yang bertujuan untuk menggali dan mendapatkan informasi untuk suatu tujuan tertentu.[20]

Pada metode ini peneliti melakukan wawancara langsung dengan para informan terkait dengan kontribusi pembayaran tiket Suroboyo bus pada Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya. Dalam hal ini peneliti menggunakan teknik wawancara terstruktur yang dilakukan dengan menggunkaan instrumen pedoman wawancara tertulis yang berisi pertanyaan yang akan diajukan kepada informan. Adapun informan yang akan melakukan wawancara dengan peneliti adalah:

1) Kepala Bidang Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya
2) Kasubnit SDM, Evaluasi dan Perencanaan UPTD PTU Dishub Kota Surabaya
3) Admin Bidang Pengelolaan Sampah dan Limbah DKRTH Kota Surabaya

[20]Haris Herdiansyah, *Wawancara, Observasi, Dan Focus Groups*, (Depok : Rajagrafindo Persada, 2013), 29

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4) Kru/Petugas Suroboyo Bus

5) Penumpang Suroboyo Bus

c. Dokumentasi

Teknik Dokumentasi merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara dalam penelitian kualitatif.[21] Di dalam teknik ini peneliti akan mengumpulkan data-data yang dibutuhkan yaitu berupa penelitian sebelumnya baik itu berupa buku maupun jurnal.

Pada metode dokumen dan arsip ini memiliki keterkaitan dengan fokus penelitian dimana keduanya merupakan sumber data yang penting didalamnya, diantaranya dokumen tertulis, gambar atau statistik maupun dapat berupa laporan ilmiah sebelumnya.

4. Teknik Pengolahan Data

Untuk mengolah data perlu dilakukan proses pencarian dan pengaturan secara sistematik hasil wawancara, catatan-catatan, dan bahan-bahan yang dikumpulkan untuk meningkatkan pemahaman terhadap semua hal yang dikumpulkan dan memungkinkan menyajikan apa yang ditemukan.

Selanjutnya, untuk pemeriksaan keabsahan data, pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi. Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memandang sesuatu yang lain diluar data yang

[21]Imam Gunawan, *Metode Penelitian Kualitatif : Teori dan Praktik*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2017), 179

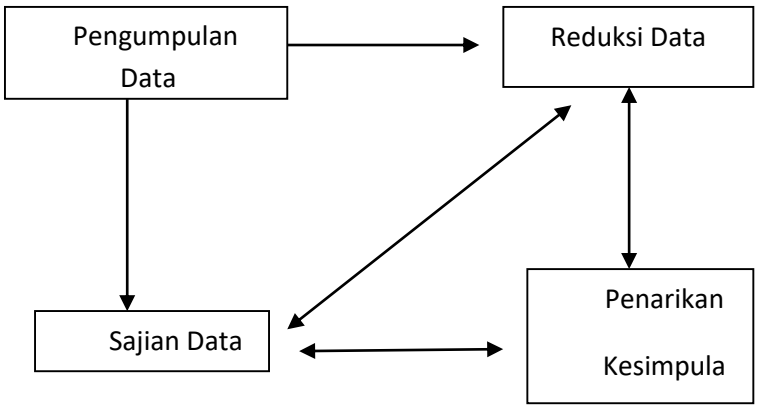
digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

diperoleh, yang pada umumnya memanfaatkan penggunaan sumber, metode, dan teori. Sedangkan proses triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber data. Yang mana teknik tersebut dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber yang berbeda mengenai permasalahan yang dikaji dan kemudian dibandingkan.

5. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik analisis data kualitatif. Yang mana dilakukan dengan melalui kegiatan pengamatan, wawancara, dan dokumentasi untuk meningkatkan pemahaman peneliti tentang fokus yang dikaji.

Miles dan Huberman (1992) mengemukakan tiga tahapan yang harus dikerjakan dalam menganalisis data penelitian kualitatif, yaitu : 1) reduksi data (*data reduction)*, 2) paparan data (*data display*), dan 3) penarikan kesimpulan (*conclusion drawing*).[22]



[22] [22]Imam Gunawan, *Metode Penelitian Kualitatif : Teori dan Praktik*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2017), 210

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Gambar 1.1 Komponen Dalam Analisis Data Model Interaktif

(Miles dan Huberman,1992)

Dari gambar diatas dapat diuraikan sebagai berikut :

a. Reduksi Data

Mereduksi data merupakan kegiatan merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dan mencari tema dan polanya (Sugiyono, 2007:92). Reduksi data akan memudahkan untuk melakukan pengumpulan data karena telah terpilah-pilah dalam satuan konsep, kategori, atau tema tertentu.

Hasil dari wawancara dengan Kepala Dishub Kota Surabaya, Kepala Bappeko Surabaya, kru/petugas Suroboyo Bus, penumpang Suroboyo Bus yang sudah tercatat dipilih terlebih dahulu dan selanjutnya dipisahkan berdasarkan kategori atau tema mengenai kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya.

b. Data Display

Data display adalah langkah selanjutnya dari proses reduksi data. Data penelitian ini disajikan dalam bentuk uraian atau narasi guna lebih meningkatkan pemahaman kasus dan sebagai acuan mengambil tindakan berdasarkan pemahaman dan analisis sajian data.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Hasil dari reduksi data dengan pengelompokkan berdasarkan tema tersebut, kemudian dirangkai dalam bentuk narasi mengenai kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya.

I. Sistematika Pembahasan

Dalam menyusun suatu penelitian, sistematika penulisan yang digunakan peneliti adalah :

BAB I Pendahuluan

Bab ini memberikan wawasan umum tentang arah penelitian yang dilakukan. Di dalam pendahuluan ini menguraikan latar belakang masalah, identifikasi dan batasan masalah, rumusan masalah, kajian pustaka, tujuan penelitian, kegunaan hasil penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II Kerangka Teoritis

Bab ini menguraikan landasan teori tentang kontribusi, transportasi publik, inovasi kebijakan publik, Pendapatan Asli Daerah.

BAB III Data Penelitian

Bab ini menguraikan deskripsi data yang berkenaan dengan variabel yang diteliti secara obyektif dalam arti tidak

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dicampur dengan opini peneliti. Deskripsi data penelitian dilakukan dengan jelas dan lengkap tentang kontribusi pengelolaan Suroboyo Bus terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya.

BAB IV Analisis Data

Bab ini menguraikan analisis dengan metode kualitatif deskriptif untuk mendapatkan data penelitian kemudian dideskripsikan guna menjawab masalah penelitian, menafsirkan dan mengintegerasikan temuan penelitian tersebut ke dalam kumpulan pengetahuan yang telah mapan, memodifikasi teori yang ada atau menyusun teori baru.

BAB V Penutup

Bab ini merupakan bagian akhir yang berisi kesimpulan, implikasi, dan tindak lanjut penelitian, serta saran-saran atau rekomendasi yang telah diajukan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB II

KERANGKA TEORITIS

A. Transportasi Publik

Transportasi berasal dari bahasa Latin yaitu *transporate*, dimana *trans* artinya seberang dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan begitu, transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.[23]

Dalam perkembangan ekonomi, sosial, politik dan mobilitas penduduk, transportasi memiliki peran yang sangat penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan. Sehubungan dengan itu pembangunan bidang ekonomi dan bidang-bidang lainnya perlu didukung dengan pembangunan dan perbaikan dalam sektor transportasi. Kemajuan dan perbaikan dalam sektor transportasi publik pada umumnya dapat terlihat dari penurunan ongkos transpor pada pengguna jasanya, peningkatan kecepatan jasa transpor, dan berbagai perbaikan dalam kondisi atau kualitas jasa transpor tersebut.[24]

Melihat begitu besarnya peran transportasi, maka perencanaan transportasi publik harus dilakukan dengan matang untuk memperkirakan jumlah kebutuhan akan transportasi misalnya menentukan total pergerakan

[23] Rustian Kamaluddin, E*konomi Transportasi*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 13
[24] Ibid, hlm. 23

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

untuk angkutan umum.[25] Karena kemajuan transportasi ternyata juga memiliki dampak negatif jika tidak diimbangi dengan penyediaan layanan public, dalam hal ini adalah angkutan umum. Berikut ini dampak negatif yang akan terjadi seiring dengan kemajuan teknologi : 1) Bahaya atas kehancuran manusia, 2) Hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok dalam masyarakat, 3) Frekuensi dan intensitas kecelakaan yang lebih tinggi, 4) Semakin meningkatnya urbanisasi, kepadatan, dan konsentrasi penduduk, dan 5) Hilang atau tersingkirnya industri kerajinan dan rumah tangga.[26]

B. Inovasi Pelayanan Publik

Tingkat permintaan masyarakat yang tinggi terhadap pelayanan publik menjadi suatu kewajiban bagi pemerintah dalam menyelenggarakan pelayanan publik dengan tingkat kualitas yang baik. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Bab I Pasal 1 Ayat 1, pelayanan publik adalah kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan atau pelayanan administrative yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Upaya peningkatan dan perbaikan kualitas transportasi publik harus terus dilaksanakan guna mengajak masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan pribadi ke

[25] Arif Zulkifli, Pengelolaan *Kota Berkelanjutan*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015), hlm. 103
[26] Rustian Kamaluddin, E*konomi Transportasi*, (Jakarta : Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 27

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

transportasi umum dengan pelayanan yang lebih baik, sehingga mencapai kepuasan masyarakat.[27]

Pelayanan menurut Gronroos adalah suatu kegiatan yang tidak kasat mata (tidak dapat diraba) yang terjadi sebagai akibat adanya interaksi antara konsumen dengan karyawan atau hal-hal lain yang disediakan oleh perusahaan pemberi pelayanan yang dimaksudkan untuk memecahkab permasalahan konsumen. Di dalam keputusan MENPAN Nomor 63 Tahun 2003 disebutkan bahwa penyelenggaraan pelayanan harus memenuhi beberapa aspek berikut :

1. Hakikat Pelayanan Publik adalah pemberian pelayanan prima kepada masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban aparatur pemerintah kepada masyarakat.
2. Asas Pelayanan Publik, untuk dapat memberikan pelayanan yang memuaskan bagi pengguna jasa, penyelenggaraan pelayanan harus memenuhi asas-asas pelayanan yaitu transparasi, akuntabilitas, kondisional, partisipatif, kesamaan hak, keseimbangan hak dan kewajiban.
3. Prinsip Pelayanan Publik, diantaranya yaitu kesederhanaan, kejelasan, kepastian waktu, akurasi, keamanan, tanggung jawab, kelengkapan sarana dan prasarana, kemudahan akses, kedisiplinan, kesopanan, dan keramahan serta kenyamanan.

[27]Chintia Puja Dewi, dan Endang Larasati, *Inovasi Pelayanan Transportasi Publik BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang*, (Universitas Diponegoro), hlm. 2

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

4. Standar Pelayanan Publik merupakan ukuran yang dibakukan dalam penyelenggaraan pelayanan yang wajib ditaati oleh pemberi dan atau penerima pelayanan. Standar pelayanan sekurang-kurangnya meliputi prosedur pelayanan, waktu penyelesaian, biaya pelayanan, produk pelayanan, sarana dan prasarana, kompetensi petugas pemberi pelayanan.[28]

Sedangkan menurut Larasati (2015), inovasi adalah kreasi yang berproses mencipta cara-cara baru, ide-ide baru. Metode pelayanan baru yang merupakan oksigen yang harus terus mengalir demi keberlangsungan organisasi birokrasi dalam mengembangkan fungsi pelayanan pemenuhan kebutuhan masyarakat.[29] Menurut Rogers, karakteristik inovasi antara lain, sebagai berikut :

a. *Relative Advantage* atau keuntungan relatif. Sebuah inovasi harus mempunyai keuntungan dan nilai lebih dibandingkan dengan inovasi sebelumnya.
b. *Compability* atau kesesuaian. Inovasi harus mempunyai sifat kesesuaian dengan inovasi yang diganti.
c. *Complexity* atau kerumitan. Inovasi harus mempunyai sifat kerumitan yang lebih tinggi dibandingkan sebelumnya.
d. *Triability* atau kemungkinan dicoba. Inovasi dapat diterima bila telah teruji dan terbukti mempunyai keuntungan lebih

[28] Ratminto dan Winarsih, *Manajemen Pelayanan*, (Yogyakarta : Pustaka Belajar, 2013), 19-24
[29]Endang Larasati, *Inovasi Pelayanan Publik Bidang Peijinan di Kabupaten Kudus*, (Universitas Diponegoro: Undip Law Press, 2015), 19

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

dibandingkan dengan inovasi yang lama, dengan cara uji publik agar setiap orang atau pihak mempunyai kesempatan untuk menguji kualitas dari sebuah inovasi.

e. *Observability* atau kemudahan diamati. Sebuah inovasi harus dapat diamati dari segi mana ia bekerja dan menghasilkan sesuatu yang lebih baik.[30]

Pemerintah daerah selaku penyelenggara pelayanan publik baik dalam tingkat Kabupaten atau Kota berlomba-lomba untuk terus melakukan perbaikan dan menghadirkan inovasi dalam pengelolaan dan penyelenggaraan pelayanan yang lebih inovatif dan kreatif dengan berbagai kemudahan didalamnya. Inovasi terhadap pelayanan transportasi publik menjadi salah satu upaya pemerintah dalam melakukan perbaikan atas pelayanan transportasi. Hal tersebut telah menjadi tuntutan bagi pemerintah terlebih akan adanya Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah menjelaskan bahwa dalam rangka peningkatan kinerja penyelengaraan Pemerintah Daerah, Pemerintah Daerah dapat melakukan inovasi. Inovasi sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah adalah semua bentuk pembaharuan dalam penyelenggaraan Pemerintah Daerah. Inovasi pelayanan transportasi publik telah diterapkan pada beberapa kota-kota besar di Indonesia, salah satunya yaitu Kota Surabaya.

[30] Yogi Suwarno, *Inovasi di Sektor Publik*, (Jakarta : STIA LAN Press, 2008), 17-18

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kota Surabaya adalah salah satu kota di Indonesia yang memiliki inovasi pelayanan publik berlandaskan *sustainable transportation* atau transportasi berkelanjutan. Defini The World Bank (1996), *sustainable transportation* didefinisikan sebagai transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. OECD (1994) juga menyatakan bahwa transportasi berkelanjutan merupakan transportasi yang tidak menimbulkan dampak buruk terhadap kesehatan masyarakat atau ekosistem dan dapat memenuhi kebutuhan mobilitas yang ada secara konsisten dengan memperhatikan penggunaan sumberdaya terbarukan pada tingkat yang lebih rendah dari tingkat pengembangan sumberdaya alternatif yang terbarukan.

Adapun prinsip-prinsip sistem transportasi berkelanjutan menurut Paul Barter dan Tamim Raad, sebagai berikut :

1. Aksesibilitas semua orang

   Transportasi berkelanjutan harus menjamin adanya akses bagi seluruh lapisan masyarakat, termasuk penyandang cacat (*diffable*), anak-anak dan lansia, untuk mendapatkan kebutuhan dasarnya seperti kesehatan, pendidikan, dan pekerjaan.

2. Kesetaraan sosial

   Penyediaan sarana angkutan umum yang terjangkau dan memiliki jaringan yang baik merupakan bentuk pemenuhan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kesetaraan sosial, sehingga masyarakat dapat memanfaatkan secara optimal pelayanan transportasi yang diberikan.

3. Keberlanjutan lingkungan

   Sistem transportasi harus seminimal mungkin memberikan dampak negatif terhadap lingkungan. Moda angkutan umum merupakan upaya untuk mempertahankan keberlanjutan lingkungan dengan meminimalkan dampak lingkungan.

4. Kesehatan dan keselamatan

   Sekitar 70% pencemaran udara dihasilkan oleh aktivitas transportasi. Pencemaran ini tentu berdampak pada kesehatan terutama masalah pernapasan. Selain itu, kecelakaan di jalan raya menyebabkan angka kematian mencapai 500 ribu orang per tahunnya dan menyebabkan cedera berat bagi 50 juta lebih manusia. Untuk itu, sistem transportasi ini diharapkan mampu menekan dampak-dampak tersebut.

5. Partisipasi masyarakat dan transparasi

   Masyarakat harus diberi ruang yang cukup dalam proses perencanaan serta pengadaan moda transportasi. Selain itu, transparasi merupakan satu hal yang juga penting. Keterbukaan dan ketersediaan informasi bagi masyarakat merupakan penjamin tercapainya sebuah sistem yang baik.

6. Biaya rendah dan ekonomis

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sistem transportasi yang baik adalah yang berbiaya murah dan terjangkau. Beberapa pelayanan dapat diberikan sesuai dengan segmen masyarakat dengan mempertimbangkan biaya operasional.

7. Informasi

   Masyarakat harus terlibat aktif dalam perencanaan dan pelaksanaan serta pengelolaan sistem transportasi.

8. Peningkatan kapasitas

   Pembuat kebijakan harus lebih memperhatikan kapasitas yang dapat ditampung oleh sebuh moda transportasi umum. Sehingga masyarakat tidak lagi bergantung pada kendaraan pribadi.

9. Jejaring kerja

   Hal ini perlu dilakukan dengan melibatkan *stakeholder*, dimana dapat dilakukan sebagai ajang bertukar informasi dalam upaya penerapan sistem transportasi kota yang berkelanjutan.[31]

C. Pendapatan Asli Daerah (PAD)

Sejak diberlakukannya otonomi daerah dan desentralisasi fiskal, struktur keuangan daerah di Indonesia mengalami perubahan yang cukup signifikan. Dalam hal sumber penerimaan yang menjadi hak pemerintah daerah, Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah

[31]Arif Zulkifli, Pengelolaan *Kota Berkelanjutan*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015), hlm. 106-109

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Daerah; dan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah telah menetapkan sumber-sumber penerimaan daerah sebagai berikut :

1. Pendapatan Asli Daerah (PAD), yang meliputi pajak daerah, retribusi daerah, bagian laba pengelolaan asset daerah yang dipisahkan, serta lain-lain PAD yang sah.
2. Transfer Pemerintah Pusat, meliputi bagi hasil pajak, bagi hasil sumber daya alam, dana alokasi umum (DAU), dana alokasi khusus (DAK), dana otonomi khusus, dan dana penyesuaian.
3. Transfer Pemerintah Provinsi, meliputi bagi hasil pajak, bagi hasil sumber daya alam, dan bagi hasil lainnya.
4. Lain-Lain Pendapatan Daerah Yang Sah.[32]

Pendapatan Asli Daerah (PAD) merupakan pendapatan yang dapat dipungut sendiri dan dimanfaatkan oleh pemerintah daerah untuk membiayai pelaksanaan pemerintahan dan pembangunan pada daerah bersangkutan. Pajak merupakan salah satu faktor yang paling berpengaruh terhadap perolehan PAD.[33]

Potensi pendapatan suatu daerah dengan daerah yang lain berbeda-beda disebabkan oleh faktor ekonomi, budaya, sosiologi, demografi, geomorfologi, dan lingkungan yang berbeda-beda. Namun terkadang potensi tersebut tidak dapat diolah karena beberapa faktor, diantaranya

[32] Mahmudi, *Manajemen Keuangan Daerah*, (Yogyakarta: Erlangga, 2010), hlm. 16-17
[33] Sjafrizal, Ekonomi Wilayah dan Perkotaan , (Jakarta : Rajawali Pers, 2017), hlm. 274

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

keterbatasan sumber daya manusia, permodalan, dan peraturan perundangan yang membatasi. Berikut empat kategori kemampuan mengelola potensi yang ada di daerah :

1. Memiliki potensi dan kemampuan mengelola yang tinggi
2. Memiliki potensi yang tinggi tetapi kemampuan mengelolanya rendah
3. Memiliki potensi yang rendah tetapi memiliki kemampuan mengelola tinggi
4. Memiliki potensi yang rendah dan kemampuan mengelola rendah.[34]

Gambar 2.1 Peta Potensi Daerah

Sumber : Mahmudi, 2010[35]

[34] Mahmudi, *Manajemen Keuangan Daerah*, (Yogyakarta: Erlangga, 2010), hlm. 48-49
[35] Ibid, 49.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Potensi pendapatan suatu daerah memang harus melalui perhitungan dan pertimbangan yang matang karena akan menentukan keberlangsungan pemerintahan daerah itu sendiri. Namun, juga perlu diketahui klasifikasi pendapatan pemerintah daerah, dalam hal ini yakni pendapatan asli daerah (PAD), agar dapat menentukan apa saja yang menjadi objek dan rincian objek pendapatan daerah. Berikut klasifikasi Pendapatan Asli Daerah (PAD) Pemerintah Kabupaten/Kota :

1. Pajak Daerah
   a. Pajak Hotel, meliputi : pajak hotel bintang lima berlian, hotel bintang lima, hotel bintang empat, hotel bintang tiga, hotel bintang dua, hotel bintang saturday motel, cottage, losmen/rumah penginapan, wisma pariwisata, dst.
   b. Pajak Restoran, meliputi pajak restoran, rumah makan, kafe, kantin, katering, dst.
   c. Pajak Hiburan, meliputi pajak bioskop, pagelaran (musik, tari, kesenian, busana), kontes (kecantikan, binaraga, dll), pameran, karaoke dan diskotik, pertandingan (olahraga, balap, dll), permainan (golf, bilyar, bowling, dll), dst.
   d. Pajak Reklame, meliputi pajak reklame papan, reklame kain, reklame selebaran, reklame suara, dst.
   e. Pajak Penerangan Jalan

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

f. Pajak Pengambilan Bahan Galian C : Asbes, Batu Tulis, Batu Kapur, dst.

g. Pajak Parkir

h. Pajak Lingkungan

2. Retribusi Daerah

a. Retribusi Jasa Umum, meliputi retribusi pelayanan kesehatan, pelayanan persampahan/kebersihan, pelayanan administratif kependudukan, pelayanan parkir di tepi jalan umum, dst.

b. Retribusi Jasa Usaha, meliputi retribusi pemakaian kekayaan daerah, terminal, tempat rekreasi, tempat khsuus parkir, dst.

c. Retribusi Perizinan Tertentu, meliputi retribusi izin mendirikan bangunan, izin keramaian, izin trayek, dst.

3. Bagian Laba Pengelolaan Asset Daerah (BUMD) Yang Dipisahkan

4. Lain-lain Pendapatan Yang Sah.[36]

Analisis potensi pendapatan penting untuk membuat perencanaan anggaran yang komprehensif dan lebih realistis. Analisis potensi pendapatan bertujuan untuk mengetahui peluang besarnya perolehan pendapatan optimal yang masih dapat direalisasikan. Potensi pendapatan yang sifatnya masih tersembunyi, perlu diteliti lebih dalam sehingga meningkatkan potensi pendapatan yang ada.

[36] Ibid, hlm. 62-64

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB III

DATA PENELITIAN

A. Gambaran Umum Suroboyo Bus

1. Sejarah Suroboyo Bus

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2014 Pasal 11 Ayat 1 (b), yang berbunyi "strategi pengembangan sistem jaringan transportasi yaitu mengembangkan transportasi perkeretaapian secara terpadu dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya melalui peningkatan kapasitas sarana dan prasarana, perluasan jaringan serta penataan kawasan sekitar angkutan massal cepat berbasis rel"[37], di dalam RTRW (Rencana Tata Ruang dan Wilayah) jangka panjang Pemerintah Kota Surabaya, yaitu tahun 2014-2034, telah direncanakan angkutan berbasis rel, yaitu trem untuk Surabaya Utara-Selatan dan LRT *(Light Rail Transit)* untuk Surabaya Barat-Timur. Sudah banyak upaya yang dilakukan pemerintah kota, salah satunya mengundang investor dan juga bantuan pemerintah pusat untuk pembiayaan pembangunan tersebut. Kesepakatan pun telah terjadi, MoU antara pusat dengan PT Kereta Api Indonesia telah berhasil dilakukan sekitar tahun 2015, namun pada akhir tahun 2017, pemerintah pusat mengalihkan dana tersebut.

[37] Diakses melalui *bpk.go.id* , pada tanggal 13/04/2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kemampuan APBD Kota pun juga terbatas jika dibebani pembiayaan untuk pembangunan transportasi berbasis rel tersebut.

Namun, Pemerintah Kota Surabaya telah berkomitmen untuk menyediakan angkutan massal. Sehingga, dengan kemampuan yang dimiliki, dan berbagai pertimbangan mengenai kondisi lapangan, Pemerintah Kota Surabaya memutuskan untuk menyediakan transportasi massal berupa bis. Moda angkutan ini memang tidak sebanyak angkutan berbasis rel, namun moda angkutan ini dirasa pemerintah cukup efisien untuk menampung banyak penumpang.[38]

Sehingga dalam waktu yang cukup singkat, Pemerintah Kota Surabaya bergerak cepat untuk dapat segera merealisasikan transportasi publik, yaitu Suroboyo Bus, dan diresmikan pada tanggal 7 April 2018 oleh Walikota Tri Rismaharini di Gedung Siola. Karena belum memiliki persiapan yang cukup matang, sejak awal beroperasi bus ini belum memiliki badan usaha maupun instansi yang bertanggung jawab mengelola. Namun per tanggal 1 Desember 2017, Suroboyo Bus resmi dikelola oleh UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yang berpusat di Gedung *Park and Ride* Jl. Mayjend Sungkono No. 122, Surabaya.[39]

---

[38]Hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya, Kantor Bappeko Surabaya, 30 Januari 2020

[39]Hasil wawancara dengan Bapak Susanto Kasubnit SDM, Evaluasi & Perencanaan UPTD PTU, Park and Ride Mayjend Sungkono, 11 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Keunggulan Suroboyo Bus

Kehadiran Suroboyo Bus menjadi *icon* baru Kota Surabaya karena telah dikenal hingga lingkup internasional. Pemerintah telah berhasil merealisasikan transportasi publik sesuai harapan masyarakat, karena adanya pembenahan dari berbagai segi mulai dari moda angkutan, fasilitas, maupun pelayanan. Bus dengan ukuran 12 x 2,4 m ini dilengkapi dengan berbagai fitur, diantaranya : kursi dengan beragam warna, warna merah muda dikhususkan untuk penumpang wanita, warna jingga untuk penumpang laki-laki, dan juga kursi prioritas yang diperuntukkan bagi lansia, *difabble*, ibu hamil, serta ibu yang sedang menyusui. Selain itu, bus ini dilengkapi 12 (dua belas) kamera CCTV yang dipasang di bagian dalam maupun luar bus. Untuk pintu bus dilengkapi dengan sensor untuk mengetahui keberadaan orang yang ada di sekitar pintu, deteksi tersebut menunjukkan agar bus tidak diperbolehkan jalan terlebih dahulu hingga pintu tertutup dengan benar. Suroboyo Bus juga memiliki sistem antisipasi darurat jika terjadi suatu kecelakaan atau kebakaran. Penumpang dapat menekan tombol alarm yang kemudian akan berbunyi sehingga dapat membuka pintu bus secara otomatis.[40]

Pembayaran tiket Suroboyo Bus sendiri bukan menggunakan uang melainkan sampah botol plastik. Kebijakan ini diambil

[40] Diakses melalui *surabaya.go.id*, 13/04/2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

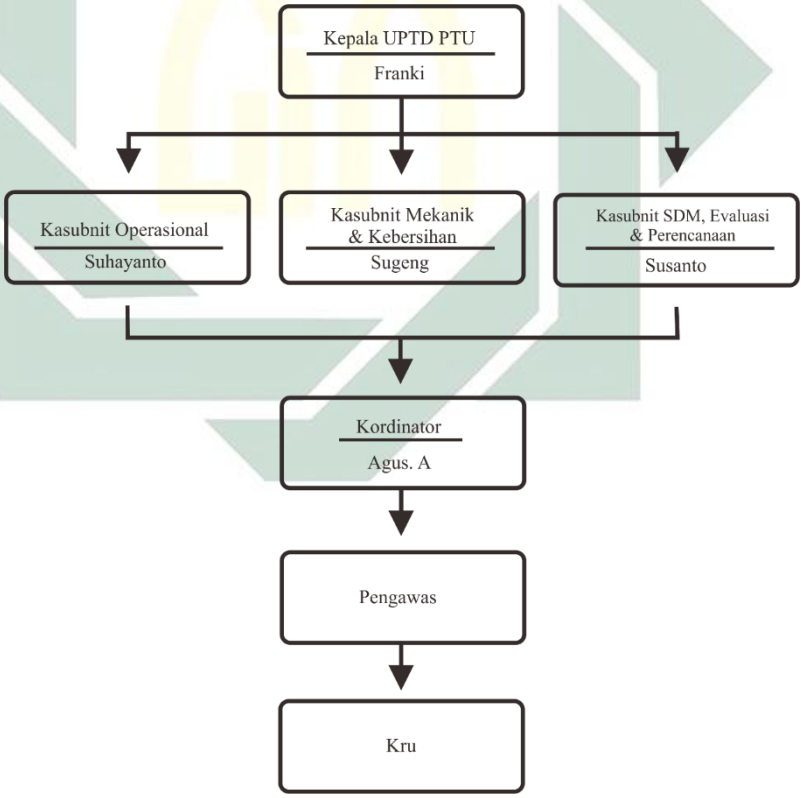
pemerintah dengan tujuan untuk mengedukasi masyarakat agar dapat menjaga lingkungan sekitar. Pemerintah berharap dengan diterapkannya sistem ini dapat menekan jumlah sampah plastik di Kota Surabaya, terutama sampah-sampah plastik yang seringkali ditemui di bantaran sungai, gorong-gorong, selokan, dll. Dengan sistem pembayaran seperti ini, Surabaya termasuk kota kedua di dunia setelah Beijing yang menerapkan pembayaran menggunakan sampah plastik pada kereta bawah tanah.

Dengan berbagai fasilitas yang dimiliki tentu bus ini menjadi angkutan umum tercanggih di Kota Surabaya. Tak hanya fasilitas bus saja yang menarik, pelayanan yang diberikan oleh para *helper* (sebutan untuk kru Suroboyo Bus) juga sangat baik. Helper ini bertugas untuk men-*scan* barcode di setiap halte Suroboyo Bus untuk mengetahui keberadaan atau posisi bus ini melalui aplikasi. Selain itu, setiap penumpang akan diminta menunjukkan kartu setor sampah yang berisi stiker dan kemudian diberikan struk tanda telah melakukan pembayaran untuk melakukan perjalanan menggunakan Suroboyo Bus. Bagi penumpang bus yang belum menukarkan sampah di tempat penukaran atau Bank Sampah, dapat langsung membawa sampah botol plastik ketika akan melakukan perjalanan. Selain itu, jika terjadi tindak criminal seperti pencopetan, pelecehan, dsb penumpang dapat segera melapor kepada *helper* Suroboyo Bus yang bertugas.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

3. Struktur Kelembagaan Suroboyo Bus

Pemerintah telah mengadakan pembangunan angkutan umum massal yaitu Suroboyo Bus. Meski begitu, sejak awal beroperasinya bus ini masih belum terbentuk badan usaha atau dinas yang ditunjuk sebagai pengelola bus ini. Barulah sejak tanggal 1 Desember 2017, UPTD Pengelolaan Tranportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya diresmikan sebagai pengelola Suroboyo Bus baik dari pemeliharaan, operasional, sumber daya manusia, dsb. Berikut susunan kelembagaanya :



Gambar 3.1 Stuktur Kelembagaan Suroboyo Bus

sumber : dokumen pribadi peneliti

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

B. Implementasi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik

Pengadaan Suroboyo Bus adalah satu bentuk pembangunan berkelanjutan dalam bidang transportasi publik. Proses dalam perencanaan pembangunan ini harus diidentifikasi berdasarkan kebutuhan masyarakat, sumber daya (alam, manusia) serta masalah sosial dan lingkungan agar dapat memecahkannya. Beberapa petunjuk umum dalam pembangunan berkelanjutan bidang transportasi di tingkat masyarakat adalah sebagai berikut :

1. Mendukung pembangunan yang dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat.
2. Meningkatkan efisiensi guna lahan untuk menyesuaikan bentuk perkotaan, yang selanjutnya mengurangi kebutuhan untuk transportasi (penggunaan kendaraan pribadi).[41]

Sejak awal beroperasinya Suroboyo Bus, pemerintah telah menetapkan sistem pembayaran menggunakan sampah plastik untuk setiap perjalanan dengan bus ini. Cara pembayarannya bisa dilakukan dengan dua cara, yaitu menyerahkan sampah langsung kepada crew di dalam Suroboyo Bus atau menggunakan kartu setor sampah (1 stiker = 1 tiket) . Setiap penukaran 10 gelas plastik ukuran 200 ml atau 10 botol plastik ukuran 330 ml atau 5 botol plastik ukuran 600 ml atau 3 botol plastik ukuran 1,5 L, akan

[41]Aca Sugandhy, Rustam Hakim, *Prinsip Dasar Kebijakan Pembangunan BerkelanjutanBerwawasan Lingkungan*, (Jakarta : Bumi Aksara, 2009), 40-41

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

mendapatkan 1 tiket untuk satu kali perjalanan dengan durasi waktu 2 jam. Durasi tersebut juga sebagai tanda masa berlaku tiket sejak tiket diberikan, yang mana keterangan waktu akan tertera pada bagian bawah tiket.

Sedangkan bagi masyarakat ingin menabung sampah botol plastik, dapat menggunakan cara kedua yakni menggunakan kartu setor sampah. Cara ini dinilai lebih efektif karena dapat mengumpulkan beberapa stiker untuk beberapa perjalanan sehingga tidak perlu membawa sampah plastik ketika naik bus. Untuk memperoleh kartu setor sampah adalah sebagai berikut : 1) Bawa sampah botol plastik yang akan ditukar, 2) Serahkan kartu identitas untuk *database,* 3) Setelah dilakukan perhitungan, akan diberikan stiker sesuai jumlah sampah botol plastik yang ditukar, 4) Tempelkan stiker pada kartu setor sampah, 5) Tunjukkan kartu setor sampah pada *crew* lalu akan diberikan tiket Suroboyo Bus.

Tempat penukaran sampah hanya bisa dilakukan di lokasi-lokasi penukaran yang telah disediakan, Suroboyo Bus tidak bekerjasama dengan bank sampah manapun. Adapun lokasi yang dimaksud adalah Terminal Purabaya, Terminal Kasuari, Gedung *Park And Ride* Mayjend Sungkono, Tempat Parkir Arif Rahman Hakim, Sentra UKM MERR, Kantor Kecamatan Wiyung, Sukolilo, dan Gununganyar.

Suroboyo Bus adalah salah satu bentuk angkutan massal yang berbasis lingkungan. Salah satu tujuan Pemerintah Kota Surabaya untuk hal ini adalah untuk mengedukasi masyarakat bahwa menjaga lingkungan sekitar

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

itu penting. Berdasarkan hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya mengatakan bahwa

> "Target pemerintah sebenarnya bukan mencari keuntungan dari bus ini, tapi menekan jumlah sampah plastik khususnya botol, sehingga dengan adanya Suroboyo Bus ini selain untuk menyediakan transportasi publik juga merupakan cara pemerintah mengedukasi masyarakat. Untuk pelaksanaannya, dulu sebelum di *launching*, kami panggil dinas terkait, Dishub, DKRTH, kader lingkungan. Terus kita juga manfaatkan sosial media sehingga semakin mudah menyebarkan informasi nya"

Menurut hasil wawancara dengan Staff UPTD PTU Dishub Kota Surabaya mengatakan bahwa

> "Ya, dulu awal sebelum beroperasi kita sosialisasi kepada masyarakat Kota Surabaya, bekerjasama dengan dinas terkait, DKRTH itu lalu melalui sosial media juga. Dan seiring berjalannya waktu masyarakat mulai paham alur perjalanan menggunakan bis ini"[42]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ibu Putri selaku Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya mengatakan bahwa

> "Kalau menurut saya sudah baik ya, karena ini juga sekalian untuk mengedukasi masyarakat tentang pentingnya menjaga lingkungan sekitar. Pembayaran dengan sampah plastik ini disambut dengan antusias sama masyarakat, karena mereka menganggap bahwa sampah plastik mudah sekali untuk didapatkan."[43]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kru/*Helper* Suroboyo Bus mengatakan bahwa

> "Tentu juga manfaat dari sosial media, sehingga informasi-informasi itu mudah menyebar. Sehingga tidak perlu melakukan upaya yang

[42] Hasil wawancara dengan Staff UPTD PTU Dishub Kota Surabaya, Park and Ride Mayjend Sungkono, 12 Februari 2020

[43]Hasil wawancara dengan Ibu Putri selaku Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya, Kantor DKRTH Kota Surabaya, 7 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

ekstra dalam menginformasikan kepada masyarakat. Masyarakat senang sekali karena bayarnya cuman pakai sampah, ada yang menukar di pos penukaran sampah, ada juga yang langsung membawanya ketika naik bis."[44]

Menurut hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus mengatakan bahwa

"Cukup efektif. Tetapi untuk tempat penukaran sampah sepertinya masih kurang terjangkau."[45]

C. Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik

Di dalam teknis pelaksaan di lapangan, ada 2 (dua) faktor yang mempengaruhi pengimplementasian pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik, yaitu sebagai berikut :

a. Faktor Pendukung

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya mengatakan bahwa

"Kan sebenarnya bis ini gratis, tapi untuk menghindari antrian panjang jadi pakai inovasi bayar menggunakan sampah plastik ini. Disini berarti sampah plastik yang biasanya berserakan bisa mempunyai nilai sehingga lebih dihargai oleh masyarakat"[46]

Menurut hasil wawancara dengan Ibu Putri selaku Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya mengatakan bahwa

[44] Hasil wawancara dengan Kru/*Helper* Suroboyo Bus, Terminal Bungurasih, 3 Februari 2020
[45]Hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus, Halte Darmo, 20 Februari 2020
[46]Hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya, Kantor Bappeko Surabaya, 30 Januari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

"Tentu masyarakat antusias ya, apalagi masyarakat-masyarakat yang memang sejak dulu mempunyai kebiasaan mengumpulkan botol plastik yang biasanya memang di kampungnya punya bank sampah mandiri, itu tinggal ditukar terus bisa naik bis."[47]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus mengatakan bahwa

"Seneng mbak, karena kebetulan dirumah suka ngumpulin botol bekas buat dirombeng, terus pas ada bus ini botolnya tak tukar. Sering tak pakai buat berangkat kuliah"[48]

b. Faktor Penghambat

Berdasarkan hasil wawancara dengan Staff UPTD PTU Dishub Kota Surabaya mengatakan bahwa

"Meskipun kita sudah sosialisasi namun ternyata masyarakat juga ada yang belum mengetahui kalau bayarnya pakai sampah plastik (botol, ya). Tapi pasti kita maklumi, kita gak bisa paksakan karena sebenarnya bis ini kan gratis, tapi bayar pakai sampah plastik itu bagian dari proses mengedukasi masyarakat. Kita ingatkan dan kita pahamkan bahwa pembayarannya pakai plastik, toh nggak susah kan carinya. Banyak kok di tempat-tempat sampah, di selokan, dll."[49]

Menurut hasil wawancara dengan Kru/*Helper* Suroboyo Bus mengatakan bahwa

"Mungkin ya beberapa masyarakat ada yang belum mengetahui sistem pembayarannya, sehingga kami harus menginformasikannya lagi. Oh ada juga yang memanfaatkan keadaan, sebagian orang menyalahgunakan stiker penukaran sampah dengan diperjualbelikan. Padahal itu tidak diperjualbelikan, maka dari itu

[47]Hasil wawancara dengan Ibu Putri selaku Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya, Kantor DKRTH Kota Surabaya, 7 Februari 2020
[48]Hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus, Halte Darmo, 20 Februari 2020
[49]Hasil wawancara dengan Staff UPTD PTU Dishub Kota Surabaya, Park and Ride Mayjend Sungkono, 12 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sekarang ada batasan penukarannya. Satu identitas hanya dapat menukar dengan 10 stiker."[50]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus mengatakan bahwa

"Untuk tempat penukaran sampah sepertinya masih kurang terjangkau."[51]

D. Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya

Pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik memiliki kontribusi terhadap Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya yang dapat diidentifikasi melalui hasil wawancara langsung dengan dinas atau instansi pemerintah yang terkait dengan pengelolaan Suroboyo Bus itu sendiri. Dalam hal ini yaitu Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Surabaya sebagai perencana pengadaan transportasi publik, Dinas Perhubungan (DISHUB) Kota Surabaya sebagai pengelola Suroboyo Bus, dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) Kota Surabaya sebagai pelaksana penukaran sampah plastik yang akan menjadi tiket Suroboyo Bus.

Selain data yang diperoleh dari instansi pemerintahan juga didapat dari masyarakat yaitu *helper*/kru Suroboyo Bus dan juga penumpang Suroboyo Bus yang berhak menyampaikan pendapatnya mengenai

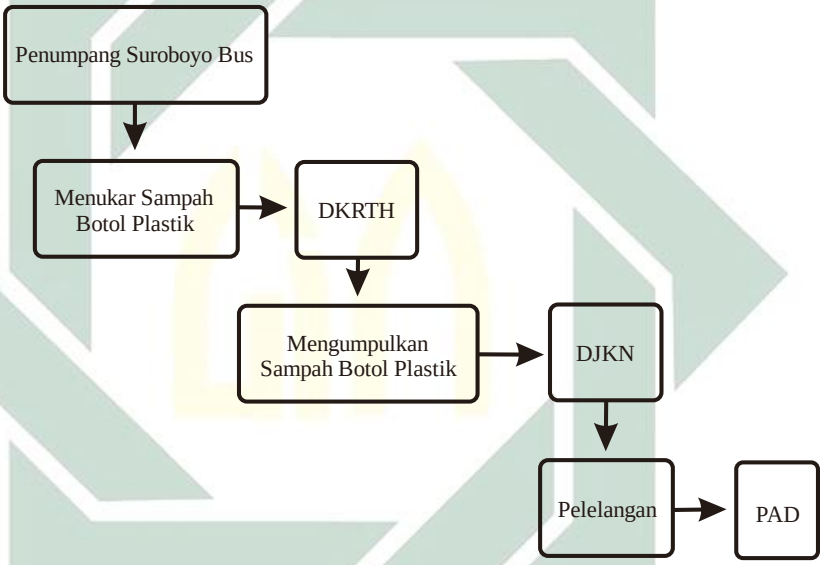
[50]Hasil wawancara dengan Kru/*Helper* Suroboyo Bus, Terminal Bungurasih, 3 Februari 2020
[51]Hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus, Halte Darmo, 20 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

kontribusi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik terhadap PAD (Pendapatan Asli Daerah) Kota Surabaya.

Kerangka Pembahasan

Alur Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Dalam Berkontribusi Terhadap Pendapatan Asli Daerah



Gambar 3.2

Menurut hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya mengatakan bahwa

> "Iya, jadi DKRTH itu hanya menampung sampahnya, untuk pelelangan ada bagiannya sendiri itu yang ngurus BLP2A (Badan Layanan Pengadaan dan Pengelolaan Aset Kota Surabaya melalui

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DJKN (Direktorat Jenderal Kekayaan Negara). Hasilnya dapat 150 juta masuk ke pendapatan lain-lainnya PAD"[52]

Hasil wawancara dengan Bapak Susanto Kepala Sub Unit SDM, Evaluasi Dan Perencanaan Dishub Kota Surabaya mengatakan bahwa

"Kalau dari Suroboyo Bus sendiri menurut saya nggak terlalu mbak, karena kita kan nggak menentukan tarif dan nggak mengambil keuntungan, bayarnya cuma pakai sampah. Jadi kontribusinya ke PAD itu nggak seberapa bahkan hampir nggak ada. Tapi, mungkin bisa masuk ke penerimaan yang lain, contohnya retribusi parkir, kan soalnya tambah banyak masyarakat yang parkir di terminal-terminal, park and ride, dll."[53]

Menurut hasil wawancara dengan Ibu Putri Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya mengatakan bahwa

"Kalau menurut saya bisa dikatakan rugi bisa juga dikatakan berkontribusi positif. Rugi, karena biaya operasionalnya besar mbak. Tapi sisi positifnya, nilai jual yang diberikan Suroboyo Bus ini dapat menarik perhatian banyak orang, termasuk masyarakat luar Surabaya. Berdasarkan data identitas penyetor sampah, banyak juga yang bukan orang Surabaya, seperti Mojokerto, Gresik. Sidoarjo, Jombang, dll. Nah dari sini kan bisa dilihat, mereka ke Surabaya pasti bukan hanya naik bis kan, missal berkunjung ke tempat wisata, tempat perbelanjaan, dll."[54]

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kru/*Helper* Suroboyo Bus mengatakan bahwa

"Kalau itu saya tidak tahu mbak, karena saya kan orang lapangan, jadi tidak tahu menahu soal pengelolaan keuangannya seperti apa."[55]

---

[52]Hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya, Kantor Bappeko Surabaya, 30 Januari 2020

[53]Hasil wawancara dengan Bapak Susanto Kasubnit SDM, Evaluasi & Perencanaan UPTD PTU, Park and Ride Mayjend Sungkono, 11 Februari 2020

[54]Hasil wawancara dengan Ibu Putri selaku Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya, Kantor DKRTH Kota Surabaya, 7 Februari 2020

[55] Hasil wawancara dengan Kru/*Helper* Suroboyo Bus, Terminal Bungurasih, 3 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sedangkan menurut hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus mengatakan bahwa

> "Kurang tau karena transportasi ini hanya dengan membayar dengan sampah plastik dan tidak mengeluarkan sepeser uang. Namun menjadikan salah satu perwujudan dan terciptanya kesejahteraan rakyat. Masyarakat menjadi sangat antusias untuk mencoba Suroboyo Bus."[56]

[56]Hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus, Halte Darmo, 20 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB IV

ANALISIS DATA

Kota Surabaya merupakan kota dengan jumlah penduduk lebih dari 2 (dua) juta jiwa sehingga menyebabkan tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Jawa Timur yakni sekitar 8.393 jiwa per km^2.[57] Kepadatan penduduk ini disebabkan adanya beberapa faktor seperti tingkat upah yang lebih tinggi, lebih luasnya lapangan pekerjaan, pusat industrialisasi, kemajuan teknologi, dan sebagainya.

Hal tersebut menyebabkan meningkatnya volume kendaraan di jalan raya. Karena pada dasarnya, transportasi memiliki peran yang sangat penting sebagai mobilitas masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya. Namun sayangnya, hal ini justru menjadi permasalahan perkotaan yang sangat kompleks karena perilaku masyarakat kota yang terkenal dengan individualis. Penggunaan kendaraan pribadi tentu menjadi pilihan mereka daripada penggunaan transportasi umum. Banyak faktor yang mempengaruhi perilaku masyarakat dalam pemilihan transportasi. Banyaknya kekurangan yang dimiliki oleh kebanyakan transportasi umum kota menjadi pertimbangan masyarakat.

Oleh karena itu, Pemerintah Kota Surabaya berinovasi untuk memenuhi kebutuhan transportasi publik yang sesuai dengan harapan masyarakat. Suroboyo Bus hadir untuk mewujudkan hal tersebut dan merupakan tujuan pemerintah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat kota. Banyak fasilitas

[57] *surabaya.go.id*, diakses pada tanggal 19 November 2019

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

yang ditawarkan tetapi yang istimewa adalah pembayarannya yang hanya menggunakan sampah botol plastik. Meski hanya sampah plastik, namun ternyata hasil dari penukaran tiket Suroboyo Bus ini dapat menghasilkan sejumlah uang yang dikategorikan sebagai Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya.

A. Analisis Implementasi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik

Menurut Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, sampah botol plastik adalah salah satu jenis sampah yang sulit terurai, karena memerlukan 50-80 tahun untuk dapat terurai secara alami. Berdasarkan data Harian Kompas, jumlah sampah plastik tahun 2018 mencapai 66,5 juta ton, dan diprediksi akan menjadi 70,8 juta ton di Tahun 2025. Hal ini tentu merupakan kondisi yang memprihatinkan. Upaya-upaya penanggulangan harus dilakukan pemerintah secara efektif.

Sesuai dengan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti kepada beberapa informan bahwa implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik berjalan cukup efektif. Sistem pembayaran tiket menggunakan sampah plastik pada Suroboyo Bus ini telah menjadi percontohan tingkat internasional. Kebijakan ini dinilai merupakan bentuk pembangunan berkelanjutan pada bidang transportasi. Kebijakan tersebut tentunya harus dituangkan di dalam peraturan yang dapat mendorong implementasi transportasi berkelanjutan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kehadiran Suroboyo Bus yang telah tertuang di dalam RTRW atau Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kota Surabaya telah mendapatkan respon yang baik dari masyarakat. Antusias masyarakat yang luar biasa dapat dilihat dari data penumpang Suroboyo Bus selama beroperasi. Adanya kenaikan hingga 200%, dari yang awalnya berjumlah 513.142 penumpang di Tahun 2018, naik menjadi 1.123.177 penumpang di Tahun 2019 menandakan bahwa masyarakat telah berpartisipasi terhadap program pemerintah.[58]

Target pemerintah untuk mengedukasi masyarakat tentang pentingnya menjaga lingkungan melalui bus ini memperoleh capaian yang cukup baik. Hal tersebut sesuai dengan yang dikatakan oleh Ibu Putri selaku admin bidang Pengelolaan Sampah dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya, yang mengatakan bahwa dampak dari adanya Suroboyo Bus mulai terasa. Sampah botol plastik yang biasanya kerap ditemui di pinggir jalan, selokan, jembatan penyeberangan orang, dll sekarang sudah mulai berkurang.

Pencapaian hal tersebut tentu tidak akan berhasil jika antara pemerintah dan masyarakat tidak saling bekerja sama. Karena itu, pada saat sebelum diresmikan beroperasinya Suroboyo Bus ini, Pemerintah Kota Surabaya, yang tergabung didalamnya yakni Dinas Perhubungan (Dishub) dan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) Kota Surabaya melakukan berbagai upaya untuk dapat mensosialisikan kebijakan ini kepada masyarakat agar target pemerintah dapat tercapai.

[58] SITS Dishub Surabaya, UPTD Terminal Joyoboyo, 11 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Sosialisasi yang dilakukan yaitu melalui media sosial atau daring, dan juga melalui kader-kader lingkungan yang dibawahi oleh DKRTH Kota Surabaya. Hal tersebut dilakukan agar informasi dapat diterima masyarakat secara luas.

B. Analisis Faktor Pendukung dan Penghambat Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik

Adapun faktor pendukung dan penghambat dalam pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik, berikut analisisnya :

1. Faktor Pendukung

Sesuai dengan Rencana Kerja Pemerintah Daerah Tahun 2018, pemerintah memiliki program pengembangan sistem transportasi berkelanjutan yakni pengembangan angkutan umum massal perkotaan yang berwawasan lingkungan di dua koridor. Menurut saya, dalam menerapkan kebijakan ini dengan memutuskan sampah sebagai tarif angkutan massal, sangatlah baik.

Tingkat konsumsi masyarakat yang cukup tinggi mengakibatkan jumlah sampah plastik meningkat tiap tahunnya. Sampah plastik, khususnya botol bekas minuman seringkali kita temui dimana-dimana. Ditambah lagi, kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga lingkungan mengakibatkan dampak negatif bagi lingkungan di kemudian hari.

Penerapan sistem pembayaran menggunakan sampah plastik mendapatkan respon positif dari masyarakat. Berdasarkan hasil penelitian dengan salah satu penumpang Suroboyo Bus, botol plastik yang seharusnya

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

sudah menjadi sampah ternyata dapat digunakan untuk naik bis. Hal ini menandakan bahwa pemerintah telah berhasil memberi “nilai” pada sampah botol plastik. Dengan begitu, masyarakat akan memperoleh dua keuntungan yaitu memiliki sampah plastik yang bernilai sekaligus dapat menjadi penumpang Suroboyo Bus.

Kesadaran dan pemahaman masyarakat yang seperti itulah yang diharapkan oleh pemerintah. Seperti yang dikatakan oleh Ketua Bidang Penelitian dan Pengembangan BAPPEKO Surabaya, yang menjelaskan bahwa target utama pemerintah dari adanya bus ini bukanlah keuntungan semata, namun pemerintah telah berkomitmen untuk memberikan pelayanan transportasi publik. Sistem pembayaran yang berlaku sekarang diharapkan dapat mencapai target pemerintah, yakni menurunnya jumlah sampah di Kota Surabaya, terutama sampah plastik.

2. Faktor Penghambat

Di setiap kebijakan, selain ada faktor pendukung tentu juga terdapat faktor penghambat yang mempengaruhi pengimplementasian kebijakan tersebut. Termasuk dalam implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik ini. Pembangunan sistem transportasi berkelanjutan yang berwawasan lingkungan ini memang dalam kenyataan di lapangan memperoleh respon sangat baik dari masyarakat dan berjalan cukup efektif, namun tidak menutup kemungkinan bahwa ada faktor penghambat pengimplemnetasian pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik ini.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan hasil wawancara dengan Ayu selaku penumpang Suroboyo Bus, lokasi tempat penukaran sampah yang cukup jauh menyebabkan masyarakat kesulitan untuk menjangkau nya. Memang, pada awal beroperasinya bus ini, tempat/pos setor sampah hanya dibuka di 2 (dua) tempat saja yaitu Terminal Bungurasih dan Halte Jembatan Merah Plaza. Pemerintah juga telah memberikan kemudahan untuk penumpang Suroboyo Bus yaitu dengan menukar secara langsung sampah botol plastik ketika akan naik bus.

Namun seiring berjalannya waktu dan melihat antusiasme masyarakat yang ingin menukarkan sampah botol plastik dalam jumlah banyak, pemerintah akhirnya membuka pos-pos baru di beberapa tempat, seperti Terminal Purabaya, Park and Ride Mayjend Sungkono, Tempat Parkir Arif Rahman Hakim, Sentra UKM MERR, Kecamatan Wiyung, Kecamatan Sukolilo, dan Kecamatan Gununganyar.

Penambahan lokasi penukaran sampah tersebut dilakukan sebagai upaya pemerintah untuk terus memperbaiki dan mengevaluasi program yang sedang berjalan. Dengan dibukanya beberapa pos penukaran yang tersebar di semua sudut Kota Surabaya, pemerintah tentu telah mendengar aspirasi masyarakat. Namun demikian, berdasarkan observasi pribadi peneliti, peneliti masih menemukan banyaknya masyarakat yang tidak menukarkan sampah botol plastik ke tempat penukaran yang telah ditunjuk, melainkan memilih untuk secara langsung membawa sampah botol plastik ketika akan naik bus. Perilaku masyarakat yakni sebagai konsumen

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Suroboyo Bus memang berbeda-beda, hal tersebut dilakukan sesuai dengan kondisi mereka masing-masing.

Kecanggihan teknologi dan peran para tokoh masyarakat menjadikan masyarakat mengetahui alur dari salah satu program pemerintah ini. Meski demikian, sebagian masyarakat yang lain ada yang belum mengetahui informasi mengenai alur atau proses untuk dapat menaiki Suroboyo Bus, terutama sistem pembayarannya. Masyarakat seperti ini kebanyakan merupakan lansia atau lanjut usia. Hal tersebut sesuai dengan yang dikatakan oleh salah satu kru/*helper* Suroboyo Bus yang seringkali mendapati penumpang yang membayar dengan uang. Sebagian masyarakat ini mengira bahwa Suroboyo Bus sama seperti bus lainnya yang pembayarannya dengan uang, namun petugas Suroboyo Bus terus melakukan pengertian kepada penumpang-penumpang yang belum mengetahui sistem pembayaran bus tersebut.

Selain mengenai tempat penukaran sampah botol plastik untuk tiket Suroboyo Bus serta kurangnya informasi yang diterima masyarakat mengenai sistem pembayaran Suroboyo Bus, faktor penghambat lain dalam pengimplementasian sistem pembayaran ini adalah tidak adanya keuntungan yang dapat diambil karena pemerintah tidak menentukan tarif seperti pada umumnya yang terdapat di angkutan massal lainnya. Berdasarkan wawancara dengan Kepala Bidang Penelitian dan Pengembangan BAPPEKO Surabaya yang menjelaskan bahwa pengeluaran untuk Suroboyo Bus memang lebih besar daripada

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

penerimaannya. Besarnya biaya operasional Suroboyo Bus tidak sebanding dengan hasil pelelangan sampah botol plastik. Hal tersebut sependapat dengan Bapak Susanto selaku Kepala Sub Unit Evaluasi, SDM dan Perencanaan UPTD PTU, Dishub Kota Surabaya. Pemerintah mengeluarkan beban yang besar untuk menanggung operasional Suroboyo Bus, tetapi hal tersebut sudah merupakan komitmen dari Pemerintah Kota Surabaya.

C. Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya

Kehadiran Suroboyo Bus adalah salah satu inovasi pembangunan berkelanjutan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Surabaya dalam sistem jaringan transportasi. Komitmen pemerintah dalam memberikan dan atau menyediakan pelayanan publik, dalam hal ini penyediaan transportasi umum sangat luar biasa. Hal ini sesuai dengan Peraturan Walikota Nomor 60 Tahun 2016 dan dalam Undang-Undang Transportasi[59], menjelaskan bahwasanya penyediaan sistem jaringan transportasi yang aman dan nyaman merupakan tanggung jawab pemerintah daerah. Namun seperti yang telah dijelaskan, dana yang dikeluarkan untuk pengelolaan bus ini cukup besar yaitu sekitar 11 Miliar per tahun dan dibebankan pada APBD Kota Surabaya. Dana tersebut digunakan baik untuk biaya operasional bus, biaya pemeliharaan, maupun biaya untuk gaji karyawan baik supir maupun *helper/crew*.

[59] *surabaya.go.id*, diakses pada tanggal 22/04/2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Beban tersebut memang tidak sebanding dengan *feedback* yang diperoleh dari bus ini. Hal ini disebabkan karena belum adanya payung hukum dan belum terbentuknya badan usaha yang bertanggungjawab dalam pengelolaan bus ini. Sehingga, berdasarkan dengan Perwali Nomor 60 Tahun 2016 dan sesuai hasil wawancara dengan Kabid Pengembangan dan Penelitian BAPPEKO Surabaya, bahwa penarikan tarif berupa uang tidak mungkin dilakukan sehingga pemerintah berinisiatif untuk menerapkan pembayaran dengan sampah botol plastik. Hal tersebut dilakukan karena pemerintah daerah tidak boleh mengambil keuntungan jika bukan badan usaha yang mengelolanya.

Sistem pembayaran menggunakan sampah plastik dalam Suroboyo Bus yang diterapkan oleh pemerintah ini merupakan salah satu program transportasi berkelanjutan. Seperti definisi The World Bank (1996), *sustainable transportation* adalah transportasi yang mempunyai tujuan utama untuk kepentingan ekonomi wilayah atau perkotaan serta untuk perkembangan sosial. Selain itu, OECD (1994) juga menyatakan bahwa transportasi berkelanjutan adalah transportasi yang tidak memberikan dampak negatif terhadap ksehetan makhluk hidup baik manusia maupun lingkungan serta dapat memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara konsisten.[60]

Melihat besarnya dana APBD yang dikeluarkan untuk biaya pengelolaan Suroboyo Bus, tidak menutup kemungkinan bahwa penerimaan dari bus ini juga memberikan sumbangsih terhadap APBD Kota Surabaya, khususnya Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya. Pemberlakukan sistem

[60] Arif Zulkifli, *Pengelolaan Kota Berkelanjutan*, (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2015), 106.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

pembayaran pada bus ini, dibawahi oleh Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya. DKRTH Kota Surabaya hanya bertanggungjawab untuk mengumpulkan dan bukan mengelola sampah botol plastik hasil penukaran tiket tersebut. Sehingga pemerintah kota ingin mengubah hasil penukaran tiket tersebut untuk diuangkan agar dapat menambah penerimaan daerah. Berikut perolehan sampah plastik hasil penukaran tiket Suroboyo Bus.

Tabel 4.1

Data Hasil Pelelangan Sampah Plastik

Tahun	Jumlah	Hasil (Rp)	Keterangan
2018	23 ton	-	Gagal
2019	39 ton	150 juta	Berhasil
2020	+- 72 ton	-	Dalam Proses

Sumber : Data sekunder yang diolah[61]

Sejak awal beroperasinya Suroboyo Bus hingga tahun 2019, sampah botol plastik yang dikumpulkan oleh DKRTH Kota Surabaya mencapai 39 ton. Namun, karena dinas terkait belum siap dalam pengelolaan botol-botol tersebut baik dari segi alat maupun modal manusia, maka botol plastik yang telah terkumpul tersebut dilelang kepada perusahaan swasta. Direktorat Jenderal Kekayaan Negara atau sering disebut DJKN lah yang mempunyai wewenang

[61]Hasil wawancara dengan Ibu Putri selaku Admin Bidang Pengelolaan Sampah Dan Lingkungan DKRTH Kota Surabaya, Kantor DKRTH Kota Surabaya, 7 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

untuk melakukan pelelangan, karena botol-botol tersebut dianggap sebagai kekayaan Negara. Pelelangan yang dibuka mulai harga 86 juta tersebut berakhir di angka 150 juta yang dimenangkan oleh PT. Langgeng Jaya Plastindo.

Hasil dari pelelangan tersebut kemudian dimasukkan ke dalam Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya dan dikategorikan ke dalam lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.[62] Penerimaan hasil tersebut dimasukkan ke dalam anggaran tahun 2019, yang mana di tahun 2019 Pendapatan Asli Daerah Kota Surabaya sebesar Rp 5.584.627.122.979. Artinya bahwa kontribusi hasil pelelangan terhadap PAD hanya 0,0027%. Di tahun yang sama, sub sektor PAD yaitu lain-lain pendapatan asli daerah yang sah mencapai Rp 732.862.558.222, yang artinya bahwa hasil pelelangan sampah botol tersebut memiliki kontribusi sebesar 0,02% terhadap sub sektor PAD tersebut.

Angka tersebut menunjukkan bahwa kontribusi yang diberikan oleh hasil pelelangan tersebut sangatlah kecil. Hal ini sejalan dengan yang disampaikan oleh Bapak Susanto selaku Kasubnit SDM, Evaluasi dan Perencanaan UPTD PTU Dishub Kota Surabaya bahwa pembayaran menggunakan sampah plastik tidak secara signifikan berpengaruh terhadap PAD, namun dengan hadirnya bus yang pembayarannya menggunakan sampah menyebabkan peningkatan penerimaan di beberapa sub sektor PAD, diantaranya yaitu retribusi parkir dan pajak hiburan.

[62]Hasil wawancara dengan Kabid Penelitian dan Pengembangan Bappeko Surabaya, Kantor Bappeko Surabaya, 30 Januari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Berdasarkan data UPTD PTU Terminal Purabaya, jumlah penumpang Suroboyo Bus selalu meningkat tiap bulannya. Peningkatan tersebut bahkan mencapai 200%, yang mana pada tahun 2018 jumlah penumpang Suroboyo Bus adalah 513.142 orang, di Tahun 2019 menjadi 1.123.177 orang.

Berdasarkan hasil wawancara, sebagian besar penumpang Suroboyo Bus merupakan pegawai/karyawan dan mahasiswa, sebagian dari mereka memarkirkan kendaraan pribadinya di tempat parkir khusus yang telah disediakan pemerintah dan kemudian melanjutkan perjalanan menggunakan Suroboyo Bus. Tempat parkir khusus sendiri adalah layanan parkir dari pemerintah daerah yang apabila dipungut biaya maka akan termasuk ke dalam retribusi atas layanan tersebut. Tidak sedikit tempat-tempat parkir khusus yang berkonektivitas dengan Suroboyo Bus penuh oleh kendaraan pribadi tetapi jumlah orang yang berada di dalam gedung tidak sebanyak jumlah kendaraan yang terparkir. Hal tersebut menunjukkan adanya pola perubahan sikap masyarakat terhadap transportasi.

Antusiasme masyarakat akan kehadiran bus ini tidak hanya terjadi pada masyarakat Kota Surabaya melainkan juga berasal dari masyarakat luar Kota Surabaya. Ketertarikan masyarakat inilah yang dapat mendongkrak perekonomian kota. Berdasarkan *database* identitas penyetor sampah botol plastik, tidak sedikit pula mereka merupakan masyarakat luar kota Surabaya, diantaranya : Sidoarjo, Mojokerto, Gresik, Jombang, dll.[63] Selain itu, berdasarkan hasil observasi peneliti, di hari-hari libur banyak masyarakat yang

[63] Hasil wawancara dengan Admin Bidang PSL DKRTH Kota Surabaya, 7 Februari 2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

berbondong-bondong naik bus ini untuk sekedar berkeliling kota bahkan tak sedikit pula yang memilih untuk menuju ke destinasi wisata menggunakan bus ini, misalnya ke Kebun Binatang Surabaya, Museum Pendidikan, Monumen Institut Teknologi Sepuluh November, Tugu Pahlawan, Kenjeran Park, bahkan ke pusat-pusat perbelanjaan/*mall* yang ada di Surabaya.

Hal tersebut tentu dapat memberikan dampak positif perekonomian Kota Surabaya di sektor lainnya. Oleh karena itu, seiring dengan perkembangan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya juga terus melakukan pembangunan tempat-tempat atau gedung parkir yang akan dikelola oleh pemerintah. Hal ini dapat dikatakan merupakan salah satu upaya pemerintah dalam menggali potensi yang dimiliki oleh daerah, yaitu memaksimalkan penerimaan daerah. Berikut data perkembangan penerimaan retribusi daerah, khususnya retribusi tempat parkir khusus dan penerimaan pajak hiburan.

Tabel 4.2

Retribusi Tempat Parkir Khusus (TPK) Kota Surabaya

Tahun	**Jumlah (Rp)**
2017	4,375 Miliar
2018	4,810 Miliar

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Tabel 4.3

Pajak Hiburan Kota Surabaya

Tahun	Jumlah (Rp)
2017	62 M
2018	78 M

sumber : Data sekunder yang diolah[64]

Dari data diatas dapat dilihat bahwa di tahun 2018, yakni tahun mulainya Suroboyo Bus beroperasi, menunjukkan adanya peningkatan penerimaan dari sub sektor Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang terdampak secara langsung. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun kontribusi dari hasil pelelangan sampah plastik terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya sangat kecil, namun kehadiran Suroboyo Bus dapat memberikan dampak yang positif bagi penerimaan daerah lainnya.

Selain itu, di sektor pariwisata tentu akan terdampak baik. Meskipun belum dapat dilihat dari segi finansial, namun dengan hadirnya Suroboyo Bus secara tidak langsung telah mengenalkan berbagai destinasi wisata yang ada di Kota Surabaya. Sehingga, walaupun kontribusi terhadap PAD secara langsung sangatlah kecil, namun kehadiran bus ini dapat mendongkrak perekonomian kota di sektor yang lain, baik secara langsung maupun tidak langsung.

[64] Diakses melalui *surabaya.go.id*, 22/04/2020

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Komitmen pemerintah untuk menyediakan transportasi publik dengan inovasi kebijakan berwawasan lingkungan tersebut sudah cukup baik. Namun, pemerintah juga harus mengevaluasi kebijakan sistem pembayaran ini mengingat besarnya dana yang dibebankan kepada APBD untuk pengelolaan bus ini. Sistem pembayaran bus menggunakan sampah plastik ada baiknya dikaji lebih dalam sehingga dapat menghasilkan suatu kebijakan yang dapat memaksimalkan potensi penerimaan daerah Kota Surabaya.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang sebagaimana telah dijabarkan dan dikemukakan pada bab sebelumnya, yakni mengenai Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Menggunakan Sampah Plastik Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya .

A. Kesimpulan

1. Implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik berjalan cukup baik. Hal tersebut dilakukan karena melalui proses sosialisasi yang dilakukan baik dengan instansi pemerintah terkait, kader lingkungan yang dibawahi oleh Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau Kota Surabaya, serta peran media sosial yang sangat membantu dalam hal menyebarkan informasi secara luas.Sehingga sistem pembayaran bis seperti ini dapat diterima masyarakat dengan cukup baik.
2. Meskipun implementasi pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik ini berjalan dengan baik, namun ada beberapa faktor yang mempengaruhinya yaitu :
   a. Faktor Pendukung, seperti mudahnya sampah botol plastik untuk ditemukan, menjaga lingkungan tetap bersih, untuk mengedukasi masyarakat agar peduli terhadap lingkungan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

b. Faktor Penghambat, seperti adanya informasi yang belum tersampaikan kepada masyarakat tentang sistem pembayaran Suroboyo Bus, kurang terjangkaunya tempat/pos penukaran dampah.

3. Pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan sampah plastik memiliki kontribusi yang sangat kecil terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Surabaya. Hasil pelelangan sampah botol plastik hanya berkontribusi sebesar 0,0027% terhadap Pendapatan Asli Daerah dan berkontribusi sebesar 0,02% terhadap sub sektor PAD yakni lain-lain pendapatan asli daerah yang sah di tahun 2019. Namun, kehadiran bus ini dapat memberikan dampak positif dalam mendongkrak penerimaan daerah di sektor lainnya yang secara tidak langsung juga ikut terdampak, seperti retribusi parkir dan pajak hiburan di Kota Surabaya. Selain itu, Suroboyo Bus juga memberikan dampak secara tidak langsung terhadap sektor pariwisata walaupun dari segi finansial belum terlihat.

B. Saran

Berdasarkan uraian kesimpulan diatas, maka saran yang diajukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi Pemerintah Kota Surabaya mempunyai program yang cukup efektif dalam mengelola sampah plastik hasil penukaran tiket. Sehingga diharapkan Pemerintah Kota Surabaya dapat secara mandiri mengelola, mengolah, dsb sampah botol plastik tersebut sehingga dapat lebih memberikan dampak positif terhadap beberapa sektor, seperti sektor industri dan jasa.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

2. Bagi masyarakat Kota Surabaya diharapkan lebih berpartisipasi dalam mendukung program pemerintah, khususnya dalam hal penggunaan transportasi umum yang salah satunya yaitu Suroboyo Bus. Karena partisipasi masyarakat ini mampu membawa dampak yang postif bagi perekonomian Kota Surabaya.
3. Bagi akademisi diharapkan mampu memberikan inovasi-inovasi lainnya terhadap perkembangan transportasi publik atau angkutan massal di Kota Surabaya. Dan memberikan wawasan kepada mahasiswa akan pentingnya sebuah inovasi dalam suatu pembangunan.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

Adji, Sakti. 2011. *Jaringan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Bachtiar, Rony. *Inovasi Kebijakan Transportasi Publik*. Dalam Skripsi yang diakses pada tanggal 28 Oktober 2019.

Badan Pemeriksa Keuangan, dalam website *bpk.go.id,* diakses pada tanggal 13/04/2020

Bungin, Burhan. 2001. *Metodologi Penelitian Sosial : Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif.* Surabaya : Airlangga University Press.

Departemen Pendidikan Nasional. 2003. *Kamus Besar Bahasa Indonesia.* Jakarta : Balai Pustaka

Dewi, Chintia Puja dan Endang Larasati. *Inovasi Pelayanan Transportasi Publik BRT (Bus Rapid Transit) Trans Semarang Oleh Dinas Perhubungan Kota Semarang*. Dalam Jurnal yang diakses pada tanggal 20 November 2019.

Dinas Perhubungan Kota Surabaya, dalam website www.dishub.surabaya.go.id, diakses pada 19 November 2019.

Gunawan, Herry. 2015. *Pengantar Transportasi Dan Logistik*. Jakarta: Rajawali Pers.

Gunawan, Imam. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif : Teori dan Praktik*. Jakarta: Bumi Aksara.

Herdiansyah, Haris. 2013. *Wawancara, Observasi, Dan Focus Groups*. Depok : Rajagrafindo Persada

Kadarisman,dkk. 2016. *Kebijakan Manajemen Trsnportasi Darat dan Dampaknya Terhadap Perekonomian Masyarakat di Kota Depok*. Dalam Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, Vol.3 No.1.

Kadir, Abdul. 2006. *Transportasi : "Peran dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*. Dalam Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah Wahana Hijau Vol. 1 No.3.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori, Dan Kebijakan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Mahmudi. 2010. *Manajemen Keuangan Daerah*. Yogyakarta : Erlangga

Muhtadi, Adi, dkk. *Evaluasi Pelayanan Bus dan MPU Kota Surabaya Untuk Menunjang Sistem Transportasi Berkelanjutan*. Dalam jurnal yang diakses pada tanggal 28 Oktober 2019.

Oktaviani, Eka dan Diana Hertati. 2019. *Kualitas Pelayanan Transportasi Perkotaan Dalam Meningkatkan Kepuasan Masyarakat di Surabaya (Studi Kasus Pada Angkutan Suroboyo Bus)*. Dalam Jurnal Administrasi Publik Vol. 1 No. 1.

Pemerintah Kota Surabaya, dalam website www.surabaya.go.id yang diakses pada 18 November 2019.

Prayudha, Setia. 2012. *Management of Public in Order To Conduct Operational Terminal (Case Study in Mojosari Terminal, Mojokerto Regency)*. Dalam Jurnal Administrasi Publik, Vol. 1 No.10.

Ratminto dan Winasrih. 2013. *Manajemen Pelayanan. Yogyakarta* : Pustaka Belajar.

Rohma, Inayatur. 2019. *Tinjauan Hukum Islam Terhadap Sistem Pembayaran Jasa Transportasi Bus Surabaya (Suroboyo Bus) di Kota Surabaya*, Dalam Skripsi yang diakses pada 21 November 2019.

Sjafrizal. 2017. *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta : Rajawali Pers.

Soerjani, M, dkk. 2008. *Lingkungan : Sumberdaya Alam Dan Kependudukan Dalam Pembangunan*. Jakarta : UI-Press.

Sugandhy, Aca dan Rustam Hakim. 2009. *Prinsip Dasar Kebijakan Pembangunan BerkelanjutanBerwawasan Lingkungan*. Jakarta : Bumi Aksara.

Suwarno, Yogi. 2008. *Inovasi di Sektor Publik*. Jakarta : STIA LAN Press.

Tahir, Anas. 2005. *Angkutan Massal Sebagai Alternatif Mengatasi Persoalan Kemacetan Lalu Lintas Kota Surabaya, Dalam Jurnal SMARTek*, Vol.3 No.3.

Tamin, Ofyar dan Russ Bona Frazila. *Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan-Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan*

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id

Transportasi. Dalam Jurnal yang diakses pada tanggal 28 Oktober 2019.

Winarno, M. Bayu. *Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya: Studi Perkotaan Program Suroboyo Bus*. Dalam jurnal yang dikases pada tanggal 28 Oktober 2019

Zulkifli, Arif. 2015. *Pengelolaan Kota Berkelanjutan*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id digilib.uinsby.ac.id