

IMPLEMENTASI PROGRAM WIRA WIRI SUROBOYO DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA

Annurya Hamida

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
annurya.21154@mhs.unesa.ac.id

Badrudin Kurniawan, S.AP., M.AP.

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
badrudinkurniawan@unesa.ac.id

Abstrak

Pemerintah Kota Surabaya menyediakan angkutan pengumpan bernama Wira Wiri Suroboyo. Program Wira Wiri Suroboyo digagas oleh Eri Cahyadi selaku Walikota Surabaya dan diwujudkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Dalam implementasi program terdapat beberapa kendala diantaranya keterbatasan sumber daya, tidak ada pengawasan dari perencana program terhadap implementor, kurangnya pengetahuan masyarakat mengenai program ini dan kondisi sosial yang kurang mendukung. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis implementasi Program Wira Wiri Suroboyo di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Jenis penelitian ini deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Fokus penelitian ini menggunakan Model Implementasi menurut Van Meter dan Van Horn meliputi, ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, komunikasi antar organisasi, karakteristik agen pelaksana, disposisi pelaksana dan kondisi sosial, ekonomi dan politik. Teknik analisis data pada penelitian ini terdiri dari pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan melalui wawancara, observasi dan studi dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan implementasi sudah cukup baik dipengaruhi oleh tujuan kebijakan yang ditafsirkan dengan baik oleh pelaksana program. Komunikasi antar organisasi yang dilakukan cukup lancar. Karakteristik agen pelaksana terus memperbaiki pelaksanaan program. Disposisi atau sikap pelaksana terbuka dan dapat menerima program. Tetapi terdapat beberapa kekurangan seperti keterbatasan sumber daya anggaran yang menyebabkan sulitnya menambah kendaraan dan perekrutan staf. Kondisi sosial lebih gemar menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan transportasi publik. Dari beberapa kekurangan tersebut saran yang dapat diberikan peneliti diantaranya, melengkapi informasi rute transportasi umum di Aplikasi Gobis, mengupayakan penyediaan sumber daya yang cukup dan mendorong masyarakat menggunakan transportasi publik.

Kata Kunci: Implementasi, Transportasi Publik, Pengumpan

Abstract

The Surabaya City Government provides feeder transport named Wira Wiri Suroboyo. The program was initiated by Eri Cahyadi as Mayor of Surabaya and realized by the Department of Transportation. In implementation program there are several obstacles including limited resources, no supervision from program planners to implementers, lack of public knowledge about this program and unfavorable social conditions. This study aims to analyze the implementation of the Wira Wiri Suroboyo Program at the Surabaya City Department of Transportation. Type of research is descriptive with a qualitative approach. Focus of this study uses the Implementation Model according to Van Meter and Van Horn including, size and policy objectives, resources, inter-organizational communication, characteristics of implementing agents, executor dispositions and social, economic and political conditions. Data analysis techniques consisted of data collection, data reduction, data presentation and drawing conclusions through interviews, observation and documentation studies. The results show that the implementation has been quite well. Communication between organizations is quite smooth. The characteristics of implementing agencies continue to improve program implementation. The disposition of the executor is open and receptive to the program. However, there were some drawbacks such as limited budgetary resources which made it difficult to add vehicles and recruit staff. Social conditions prefer to use private vehicles compared to public transportation. From some of these deficiencies, suggestions that can be given by researchers include completing information in the Gobis Application, seeking to provide sufficient resources and encouraging people to use public transportation.

Keywords: Implementation, Public Transportation, Feeder

PENDAHULUAN

Tingginya mobilitas yang dimiliki masyarakat menyebabkan tingginya kegiatan di jalan raya. Masyarakat desa maupun kota membutuhkan alat transportasi untuk menunjang mobilisasi. Maka dari itu transportasi publik hadir untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Tujuan dari penyediaan transportasi publik yang dilakukan oleh pemerintah adalah untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi publik dan dapat dinikmati oleh seluruh lapisan masyarakat (Rasyid, 2015).

Peran strategis pemerintah untuk melakukan penyediaan transportasi publik diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 138 ayat (1) dan (2) bahwa pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. DKI Jakarta sebagai Ibu Kota Negara Indonesia menjawab kebutuhan warganya dengan menyediakan transportasi yang layak dan nyaman (Sinaga, 2019:210). Salah satu transportasi publik yang dikembangkan adalah Bus Transjakarta yang memiliki sistem transportasi Bus Rapid Transit (BRT) pertama di Asia Tenggara dan Selatan dengan jalur terpanjang di dunia yaitu sejauh 208 km (Transjakarta.co.id, 2019).

Melihat keberhasilan Transjakarta, kota-kota besar di Indonesia banyak mengadaptasi sistem transportasi BRT untuk diterapkan di daerahnya. Beberapa contoh penerapannya yaitu Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta, Batik Solo Trans di Kota Solo dan BRT Trans Semarang di Kota Semarang (Rakhmatulloh, dkk, 2022:39). Sayangnya adaptasi yang dilakukan oleh kota-kota tersebut memiliki kendala pada keterbatasan jalan, sehingga tidak memiliki jalur khusus seperti Transjakarta.

Budaya masyarakat yang gemar menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi publik menjadi salah satu penyebab rendahnya minat masyarakat Kepraktisan dari penggunaan kendaraan pribadi yang akan mengantarkan pengendaranya langsung ke tempat tujuan atau *door to door* menjadikan moda transportasi ini lebih diminati oleh masyarakat. Kepraktisan tersebut tidak dapat diberikan oleh transportasi publik, karena setelah turun dari kendaraan umum penumpang masih harus berjalan kaki atau berganti dengan moda transportasi lain untuk benar-benar sampai ke lokasi tujuan. Sejalan dengan apa yang disampaikan Biro Komunikasi dan Informasi Publik Kementerian Perhubungan melalui Liputan Khusus yang menyebutkan bahwa kecenderungan masyarakat yang memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum mengakibatkan kemacetan (Dephub.go.id, 2021).

Melansir dari data yang dikeluarkan oleh Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia hingga tanggal 12 Mei 2023 Provinsi Jawa Timur menempati posisi pertama jumlah kendaraan bermotor terbanyak di Indonesia. Kendaraan bermotor di Jawa Timur mengisi sebanyak 24,68 juta unit atau 15,91% dan menjadi yang terbanyak dari seluruh jumlah kendaraan bermotor di 34 provinsi di Indonesia (Korps Lalu Lintas Kepolisian

Negara Republik Indonesia, 2023). Kendaraan bermotor ini memadati berbagai kota besar di Jawa Timur tidak terkecuali ibu kota provinsinya yaitu Kota Surabaya.

Pemerintah telah berupaya menyediakan layanan transportasi publik di Kota Surabaya, baik pemerintah pusat, pemerintah provinsi maupun Pemerintah Kota Surabaya. Bus Trans Jatim yang beroperasi sebanyak 30 unit dan hanya memiliki satu trayek yaitu Sidoarjo-Surabaya-Gresik. Sama halnya Trans Semanggi Suroboyo yang hanya memiliki satu trayek yaitu Lidah Wetan-Karang Menjangan-ITS dengan 17 unit kendaraan yang beroperasi. Sementara itu Suroboyo Bus yang dikelola oleh pemerintah melalui Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya berjumlah sebanyak 28 unit dan beroperasi pada 3 trayek berbeda. Suroboyo Bus sebanyak 28 unit yang hanya beroperasi di tiga koridor belum dapat menjangkau masyarakat secara luas (Putri dan Prabawati, 2020:9). Dari uraian data tersebut dapat diketahui bahwa ketersediaan transportasi publik maupun jaringan transportasi belum memenuhi kebutuhan warga Kota Surabaya akan transportasi publik yang memadai.

Tabel 1. Transportasi Umum di Kota Surabaya Tahun 2021

No	Nama Transportasi	Jumlah Angkutan	Jumlah Trayek
1.	Mikrolet	4.359	58
2.	Bus kota	236	22
3.	Trans Jatim	30	1
4.	Trans Semanggi Suroboyo	17	1
5.	Suroboyo Bus	28	3

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2021

Dinas Perhubungan Kota Surabaya menggagas Angkutan Massal Cepat (AMC) terintegrasi dengan angkutan umum dalam kota yang menggunakan konsep *trunk* (bus angkut berkapasitas besar) dan *feeder* (angkutan pengumpan berkapasitas kecil). Konsep tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Angkutan *trunk* direalisasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang diluncurkan dengan nama Suroboyo Bus pada 7 April 2018 dan telah diresmikan oleh Tri Rismaharini selaku Wali Kota Surabaya yang menjabat (Tempo.co, 2018). Program Suroboyo Bus memiliki keunikan yaitu sistem pembayaran dapat dilakukan dengan menukarkan sampah botol plastik. Tempat penukaran sampah plastik berada di Terminal Bungurasih, Mayjend Sungkono *Park and Ride* dan Jembatan Merah (Rahaju, dkk, 2020:8).

Lima tahun berlalu setelah Suroboyo Bus pertama kali diresmikan sebagai angkutan *trunk*, Dinas Perhubungan Kota Surabaya semakin menunjukkan keseriusan dalam menciptakan transportasi berkualitas melalui peluncuran angkutan *feeder* yang kemudian dikenal dengan nama Wira Wiri Suroboyo. Program Wira Wiri Suroboyo diatur melalui Peraturan Walikota Surabaya Nomor 22 Tahun 2023 tentang Tarif dan

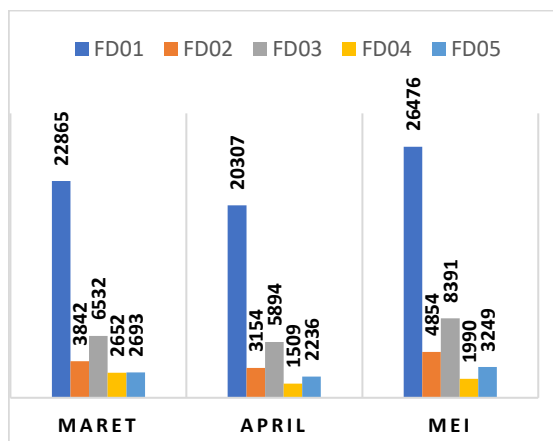
Kontribusi Sampah dalam Penggunaan Layanan Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Program Wira Wiri Suroboyo telah diresmikan pada 2 Maret 2023 oleh Eri Cahyadi selaku Wali Kota Surabaya (Surabaya.go.id, 2023). Keseluruhan perencanaan transportasi milik Dinas perhubungan ini dibentuk oleh Bidang Angkutan dan dikelola oleh UPTD Pengelolaan Transportasi Umum. Pada tahap pengelolaan, Bidang Angkutan tidak melakukan pengawasan sehingga beberapa rencana yang telah dibuat tidak dijalankan oleh pengelola.

Angkutan *feeder* ini terdiri dari 14 unit Hiace dengan kapasitas 14 penumpang per unit dan 38 unit GranMax dengan kapasitas 10 penumpang per unit. Dari total 52 unit Wira Wiri Suroboyo, sejumlah 39 unit langsung diterjunkan pada 5 rute berbeda. Pada tanggal 10 Juli 2023 kembali dibuka 2 rute baru dan 13 unit kendaraan yang tersisa diterjunkan pada 2 rute baru (Akun Instagram @wirawirisuroboyo, 2023). Sehingga keseluruhan kendaraan sebanyak 52 unit telah dijalankan pada 7 rute berbeda. Ketujuh rute ini belum dapat memenuhi kebutuhan jaringan transportasi di Kota Surabaya.

Wira Wiri Suroboyo terintegrasi dengan Suroboyo Bus. Integrasi rute memungkinkan penumpang untuk berpindah moda dengan mudah. Integrasi tiket membuat penumpang dapat menikmati fasilitas Wira Wiri Suroboyo dan Suroboyo Bus selama dua jam dengan melakukan satu kali transaksi pembayaran karena dikelola oleh instansi yang sama yaitu Dinas Perhubungan Kota Surabaya (Surabaya.go.id, 2023).

Dalam bagan 1. yang disajikan hanya memuat informasi jumlah penumpang pada 5 rute saja karena 2 rute baru beroperasi mulai Bulan Juli 2023 sehingga datanya belum tersedia.



Bagan 1. Jumlah Penumpang Wira Wiri Suroboyo pada Bulan Maret-Mei 2023

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya. 2023

Bulan Maret-Mei 2023 menunjukkan jumlah penumpang terbanyak berasal dari FD01 dengan rute Terminal Benowo-Tunjungan. Rute Terminal Benowo-Tunjungan memberikan kontribusi jumlah penumpang sebesar 41,79% dari keseluruhan jumlah penumpang pada

5 rute. Pada Bulan Maret dimana awal program ini diimplementasikan, total penumpang Wira Wiri Suroboyo yaitu 38.584 penumpang. Bulan April seluruh rute mengalami penurunan jumlah penumpang sebesar 16,57% dibandingkan dengan Bulan Maret. Pada Bulan Mei terjadi kenaikan jumlah penumpang sebesar 26,38% dibandingkan dengan Bulan April. Jika dibandingkan dengan penduduk Kota Surabaya yang berjumlah 3.157.126 jiwa, maka jumlah penumpang Bulan Maret-Mei 2023 hanya berkontribusi sebesar 5,28%.

Hambatan yang dapat menjadi penyebab rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum di Surabaya adalah kurangnya komunikasi yang dilakukan oleh implementor kepada sasaran program. Penyebab lain yang mempengaruhi keinginan masyarakat untuk mencoba program ini adalah lingkungan sosial. Lingkungan masyarakat yang banyak mengakses transportasi publik akan memberikan dorongan kepada orang lain untuk menggunakan transportasi publik. Begitupun sebaliknya, lingkungan sosial yang masih mengandalkan transportasi pribadi akan memberikan dorongan bagi orang lain untuk menggunakan transportasi pribadi pula.

Berbekal dari beberapa permasalahan tersebut peneliti tertarik untuk mengetahui lebih dalam transportasi publik di Kota Surabaya. Pada kesempatan ini penulis akan melakukan penelitian dengan judul "Implementasi Program Wira Wiri Suroboyo di Dinas Perhubungan Kota Surabaya".

METODE

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian yang didapatkan berupa uraian mengenai keadaan sebenarnya yang ada di lokasi penelitian. Fokus penelitian dianalisis berdasarkan Model Implementasi menurut Van Meter dan Van Horn yang memiliki 6 variabel diantaranya (Syahrudin, 2019):

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan
2. Sumber Daya
3. Komunikasi Antar Organisasi
4. Karakteristik Agen Pelaksana
5. Disposisi Pelaksana
6. Kondisi Sosial, Ekonomi dan Politik

Penelitian ini dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Sumber data penelitian berasal dari data primer yang diperoleh melalui wawancara dan observasi serta data sekunder yang diperoleh melalui studi dokumentasi. Data tersebut berupa dokumen tertulis, dokumen elektronik dan foto dokumentasi serta data pendukung lainnya.

Subjek penelitian meliputi Staf UPTD Pengelolaan Transportasi Umum, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan, kru Wira Wiri Suroboyo yang terdiri dari *driver* dan *helper*, masyarakat pengguna Wira Wiri Suroboyo dan masyarakat yang belum pernah menggunakan angkutan ini. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi dan studi dokumentasi. Data yang telah diperoleh selanjutnya akan

dianalisis melalui tahapan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya merupakan salah satu instansi di bawah Pemerintah Kota Surabaya yang beralamat di Jalan Mayjen Sungkono No. 122 Gunung Sari, Kecamatan Dukuh Pakis Kota Surabaya. Instansi ini memiliki visi, menuju transportasi kota yang berkualitas dan berkelanjutan. Serta memiliki misi meningkatkan kelancaran lalu lintas jalan dan meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum. UPTD Pengelolaan Transportasi Umum merupakan unsur pelaksana teknis dinas yang melaksanakan sebagian kegiatan teknis operasional dan/atau kegiatan teknis penunjang tertentu. Salah satu kegiatan teknis yang dilakukan adalah melakukan pengelolaan pada Program Wira Wiri Suroboyo.

Program Wira Wiri Suroboyo

Wira Wiri Suroboyo merupakan angkutan pengumpan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Kendaraan yang digunakan memiliki ukuran sebesar mini bus sehingga lebih cocok digunakan di jalan kecil. Tujuan dari adanya Wira Wiri Suroboyo adalah untuk menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan di Kota Surabaya.

Wira Wiri Suroboyo memiliki 7 rute yang tersebar di Kota Surabaya. dipilih berdasarkan rute *lyn* yang sebelumnya sudah ada dan rute yang dapat terhubung dengan Suroboyo Bus maupun Trans Semanggi Suroboyo. Ketujuh rute tersebut dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 2. Rute Wira Wiri Suroboyo

No.	Koridor Feeder	Rute
1.	FD01	Terminal Benowo-Tunjungan
2.	FD02	Mayjend Sungkono-Balaikota
3.	FD03	Terminal Intermoda Joyoboyo (TIJ)-Kedung Asem
4.	FD04	Penjaringan Sari-Gunung Anyar
5.	FD05	Puspa Raya-HR Muhammad
6.	FD06	Terminal Intermoda Joyoboyo (TIJ)-Lakarsantri
7.	FD07	Terminal Bratang-Stasiun Pasar Turi

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2023

Tarif Tiket Wira Wiri Suroboyo diatur berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya Nomor 22 Tahun 2023 tentang Tarif dan Kontribusi Sampah dalam penggunaan Layanan Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Tarif tiket Wira Wiri Suroboyo terdiri dari 3 jenis layanan tiket diantaranya tiket langsung, tiket prabayar dan tiket tertentu. Tarif tiket langsung, dibayarkan ketika penumpang menaiki Wira Wiri Suroboyo. Tiket Prabayar dibayarkan sebelum penumpang menggunakan Wira Wiri Suroboyo. Berikut merupakan jenis dan tarif tiket Wira Wiri Suroboyo:

Tabel 3. Jenis dan Tarif Layanan Tiket Wira Wiri Suroboyo

No.	Jenis Tiket	Satuan	Tarif
1.	Tiket Langsung		
	A. Tarif Umum	Per orang	Rp 5.000,-
	B. Tarif Pelajar	Per orang	Rp 2.500,-
	C. Tarif Khusus	Per orang	0,-
2.	Tiket Prabayar		
	A. Tarif satuan	Per orang	Rp 5.000,-
	B. Tarif 10 tiket	Per paket	Rp 40.000,-
	C. Tarif 40 tiket	Per paket	Rp 150.000,-
3.	Tarif Tertentu		
	A. Tarif Promo pada hari tertentu	Per orang atau per paket	Ditentukan lebih lanjut
	B. Tarif Kerja sama dengan pihak ketiga	Per orang atau per paket	Ditentukan lebih lanjut

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2023

Seperti yang telah disinggung sebelumnya Wira Wiri Suroboyo menerapkan konsep integrasi transportasi. Beberapa bentuk integrasi transportasi tersebut diantaranya (Potter, 2010):

1. Integrasi Lokasi

Integrasi lokasi merupakan faktor yang penting dalam suatu sistem transportasi. Pada Program Wira Wiri Suroboyo terdapat integrasi lokasi berupa rute yang terintegrasi dengan Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo. Penumpang dapat melakukan perpindahan moda transportasi melalui halte yang telah ditentukan.

2. Integrasi Jadwal

Jadwal Wira Wiri Suroboyo terintegrasi dengan jadwal Suroboyo bus. Tujuan adanya integrasi jadwal agar penumpang yang melakukan alih moda tidak perlu menunggu terlalu lama.

3. Integrasi Tiket

Integrasi tiket memungkinkan penumpang untuk tidak perlu membeli tiket baru pada setiap perjalanan. Pada Program Wira Wiri Suroboyo telah dilakukan integrasi tiket dengan transportasi lain yaitu Suroboyo bus. Pembelian satu tiket Wira Wiri Suroboyo dapat digunakan untuk transit pada kendaraan Wira Wiri Suroboyo lain maupun pada Suroboyo Bus begitupun sebaliknya. Tiket ini berlaku selama 120 menit atau 2 jam.

4. Integrasi Informasi

Integrasi Informasi memungkinkan penumpang untuk mendapatkan informasi terkait pelayanan transportasi publik yang saling terhubung. Di era digital saat ini memberikan peluang besar kepada sektor publik untuk berinovasi dengan memanfaatkan TIK (Eprilianto&Sari, 2019:30). Upaya integrasi informasi transportasi publik di Kota Surabaya dilakukan melalui Aplikasi Gobis. Aplikasi Gobis dapat diinstal pada *smartphone* sehingga mudah untuk digunakan oleh masyarakat. Sayangnya informasi yang disediakan masih sangat terbatas. Belum tersedia informasi mengenai Trans Semanggi

Suroboyo yang merupakan bagian dari integrasi transportasi di Kota Surabaya.

5. Integrasi Bangkitan Perjalanan

Integrasi bangkitan perjalanan merupakan integrasi transportasi dengan pembangkitan lahan (tata guna lahan). Program Wira Wiri Suroboyo terintegrasi dengan objek vital yang ada di Kota Surabaya seperti perumahan, sekolah, perguruan tinggi baik negeri maupun swasta, rumah sakit dan gedung perkantoran.

Menurut Model Implementasi Van Meter dan Van Horn terdapat 6 indikator yang dapat digunakan untuk menganalisis implementasi suatu kebijakan (Kadji, 2015). Berikut analisis implementasi Program Wira Wiri Suroboyo Menggunakan Model Implementasi Van Meter dan Van Horn:

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Hasil yang hendak dicapai dari pelaksanaan Program Wira Wiri Suroboyo adalah menyediakan transportasi pengumpan bagi Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo sehingga tersedia jaringan transportasi umum yang layak di Kota Surabaya.

Sasaran program ini adalah masyarakat Kota Surabaya khususnya pada usia produktif yang memiliki mobilitas yang tinggi. Keberhasilan Program Wira Wiri Suroboyo tidak dapat diukur oleh peneliti karena Nurul Fardina sebagai staf UPTD Pengelolaan Transportasi Umum menolak untuk memberikan informasi target yang hendak dicapai oleh program ini. Penyediaan angkutan pengumpan ini sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Keterangan tersebut disampaikan oleh Nurul Fardina sebagai berikut:

“Kalau Suroboyo Bus itu lewat jalur utama, Wira Wiri Suroboyo ini sebagai pengumpan yang ke kampung-kampung. Kalau sesuai peraturan menteri memang harusnya ada. Jadi kita harus menyiapkan, dibentuk karena angkutan busnya sudah ada jadi harus menyediakan transportasi pengumpannya” (Wawancara pada tanggal 19 Juni 2023)

Standar kebijakan diperlukan untuk memberikan ukuran minimal yang harus dipenuhi dalam mengimplementasikan program. Standar pelaksanaan Program Wira Wiri Suroboyo diantaranya:

a. Wajib Berhenti di Halte

Dalam melaksanakan Program Wira Wiri Suroboyo *driver* berkewajiban untuk berhenti sebentar di halte meskipun tidak ada penumpang. Mad Hasyim sebagai salah satu *Driver* Wira Wiri Suroboyo Koridor FD02 rute Mayjend Sungkono-Balaikota menyampaikan hal serupa:

“Kita itu wajib berhenti di setiap halte, kalau di bus stop hanya waktu menaik

atau menurunkan penumpang. Tapi kadang kalau maset kita sulit kekiri jadi tidak bisa menepi dulu” (Wawancara pada 19 Juni 2023)

Tetapi pada praktiknya terjadi hambatan karena kondisi jalan setiap waktu berbeda beda. Pada jam berangkat dan pulang kerja jalan akan cenderung padat sehingga *driver* Wira Wiri Suroboyo merasa kesulitan untuk menepikan kendaraan di halte. Sehingga pada jam-jam tertentu sopir tidak memberhentikan kendaraan di halte jika tidak ada penumpang.

b. Berangkat Sesuai *Time Tabel*

Jadwal keberangkatan Wira Wiri Suroboyo diberikan estimasi selama 15 menit sehingga *headway* tidak terlalu dekat atau terlalu jauh. Dengan adanya jarak waktu 15 menit ini agar penumpang tidak akan terlalu lama menunggu di halte.

Menanggapi keluhan beberapa penumpang tentang lamanya waktu tunggu di halte, Vivi sebagai salah seorang *helper* Wira Wiri Suroboyo Koridor FD02 rute Mayjend Sungkono-Balaikota memberikan keterangan:

“Kita kan tidak tahu ya di jalan ada kendala apa, kadang macet juga jadi di jalan lebih lama” (Wawancara pada 19 Juni 2023)

Pada jam-jam berangkat dan pulang kantor rawan terjadi kemacetan. Sehingga kendaraan melaju lebih lambat dan membutuhkan waktu yang lebih lama dari estimasi waktu yang seharusnya.

c. Batas Kecepatan Maksimal

Regulasi pelaksanaan Wira Wiri Suroboyo ditetapkan oleh Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surabaya termasuk standar batas kecepatan maksimal. Batas kecepatan yang ditetapkan oleh Bidang Angkutan yaitu 55 km/jam. Sesuai dengan apa yang disampaikan salah seorang Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan bernama Danang yaitu:

“Kecepatan maksimal yang ditetapkan itu 55 km/jam, untuk menjaga ketertiban di jalan jadi tidak boleh melebihi batas tersebut” (Wawancara pada 12 Juni 2023)

Berdasarkan observasi yang dilakukan oleh peneliti pada 7 rute Wira Wiri Suroboyo regulasi ini dijalankan dengan tertib. Rata-rata kecepatan kendaraan 25-35 km/jam.

d. Pembayaran Wajib Non Tunai

Pembayaran tiket Wira Wiri Suroboyo diwajibkan menggunakan non tunai agar dapat membiasakan masyarakat untuk mengurangi penggunaan uang tunai. Pembayaran melalui non tunai dapat mengurangi risiko pungutan liar yang dapat dilakukan oleh kru di lapangan.

Selain itu, pembayaran non tunai juga memudahkan petugas karena tidak perlu menyetorkan uang tunai karena hasil penjualan tiket langsung dikirimkan ke rekening Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Danang sebagai Staf Bidang Angkutan menyampaikan keterangan sebagai berikut:

“Pembayaran non tunai itu memang wajib untuk membiasakan penumpang bertransaksi secara *cashless* dan untuk mengurangi risiko terjadinya pungutan liar dan memudahkan kami karena uang langsung masuk ke rekening” (Wawancara pada 12 Juni 2023)

e. Menyediakan *Call Center* dan Sosial Media

Penyediaan call center dan sosial media dimaksudkan untuk mempermudah penyebaran informasi seputar Program Wira Wiri Suroboyo dan sebagai sarana komunikasi antara penyelenggara dengan sasaran program. *Call center* Wira Wiri Suroboyo yaitu pada nomor (031) 5661788. Media sosial yang digunakan adalah media Instagram, dengan akun resmi dengan nama pengguna @wirawirisuroboyo.

2. Sumber Daya

Keberhasilan implementasi kebijakan bergantung terhadap kemampuan ketika pemanfaatan sumber daya yang tersedia (Syahrudin, 2019). Kehadiran sumber daya memainkan peran penting pada pelaksanaan kebijakan, karena ketentuan yang jelas dan konsisten serta penyampaian ketentuan tersebut tidak akan efektif jika para pelaksana kekurangan sumber daya yang diperlukan. Berikut merupakan sumber daya pada Program Wira Wiri Suroboyo diantaranya:

a. Sumber Daya Manusia

Sumber Daya Manusia (SDM) merupakan orang yang melakukan kegiatan implementasi atau dapat disebut implementor. Pada Program Wira Wiri Suroboyo implementor yang terlibat salah satunya adalah Staf UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan yang bertugas mengelola Wira Wiri Suroboyo. Dalam praktiknya, UPTD Pengelolaan Transportasi Umum tidak memiliki staf yang khusus mengelola Wira Wiri Suroboyo. Tidak dilakukan penambahan staf untuk melakukan urusan administrasi tetapi memanfaatkan staf yang sudah ada sebelumnya. Nurul Fardina, Staf Bagian Perencanaan dan Pengembangan Layanan UPTD Pengelolaan Transportasi menyampaikan:

“Dari bagian administrasi tidak ada khusus menangani Wira Wiri Suroboyo jadi mau tidak mau memakai tenaga yang sudah ada, untuk memasukan pegawai

sekarang susah jadi memaksimalkan yang ada” (Wawancara pada tanggal 19 Juni 2023)

Perekrutan SDM dilakukan memenuhi kebutuhan program akan kru yang terdiri dari *driver* dan *helper*. Proses rekrutmen kru Wira Wiri Suroboyo diawali dari sosialisasi yang dilakukan kepada Organda untuk menginformasikan program dan dibukanya lowongan pekerjaan sebagai kru.

Kru yang direkrut adalah pemilik angkutan dan mantan sopir mikrolet pada *lyn* yang sudah mati atau yang terdampak adanya Wira Wiri Suroboyo. Vivi, salah seorang *helper* Wira Wiri Suroboyo memberikan pengakuan bahwa pamannya merupakan pemilik angkutan *lyn* DA yang dulu beroperasi pada rute yang hampir mirip dengan koridor FD02 rute Mayjend Sungkono-Balaikota.

Syarat pendaftaran kru yang harus diserahkan kepada Dinas Perhubungan diantaranya:

- 1) KTP domisili Surabaya
- 2) Usia maksimal 60 tahun
- 3) Terdaftar sebagai pemilik angkutan *lyn* di Surabaya
- 4) SIM A umum untuk calon *driver*

b. Sumber Daya Peralatan

Sumber daya peralatan merupakan elemen yang penting untuk suatu program. Program Wira Wiri Suroboyo memiliki 2 sumber daya peralatan yang wajib ada yaitu unit kendaraan dan halte serta *bus stop*.

Jenis kendaraan yang digunakan dalam program ini adalah Toyota Hiace dan Daihatsu GranMax.



(Hiace)



(GranMax)

Gambar 1. Angkutan Wira Wiri Suroboyo

Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2023

Hiace memiliki ukuran yang lebih besar dengan kapasitas penumpang sebanyak 14 orang. GranMax dengan ukuran yang lebih kecil memiliki kapasitas penumpang sebanyak 10 orang. Jumlah kendaraan yang saat ini tersedia adalah sebanyak 52 unit.

Pemberhentian Wira Wiri Suroboyo terdiri dari terminal, halte, *bus stop* dan *Park N Ride*. Terminal dan *Park N Ride* yang digunakan sebagai pemberhentian telah ada sebelum program ini berlangsung berbeda dari halte dan *bus stop* yang harus dipasang terlebih dahulu untuk menunjang implementasi program. Danang, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surabaya menyebutkan bahwa:

“Untuk menunjang Wira Wiri Suroboyo ini kita membangun halte baru karena tidak dilalui Suroboyo Bus atau Trans Semanggi jadi belum ada haltenya, kalau angkot kan dulu *nggak* berhenti di halte” (Wawancara pada 12 Juni 2023)

Halte dan *bus stop* merupakan tempat pemberhentian transportasi umum yang ada ditepi jalan, tetapi terdapat perbedaan pada kedua hal tersebut. Halte merupakan tempat pemberhentian transportasi umum berupa bangunan semi permanen yang dilengkapi dengan atap dan tempat duduk. Bus stop merupakan titik pemberhentian transportasi umum yang berupa rambu yang dipasang pada tepi jalan tanpa dilengkapi atap atau tempat duduk

c. Sumber Daya Anggaran

Sumber daya anggaran merupakan aspek vital bagi seluruh pelaksanaan program. Hal ini berkaitan dengan pengadaan jumlah kru, kendaraan maupun pemberhentian harus mempertimbangkan anggaran yang tersedia. Ketujuh rute yang tersedia belum dianggap jumlah ideal bagi penyediaan jaringan transportasi pengumpan tetapi keterbatasan anggaran menjadi salah satu penyebab sedikitnya rute.

Terkait dengan permasalahan tersebut Nurul Fardina, Staf Bagian Perencanaan dan Pengembangan Layanan UPTD Pengelolaan Transportasi Umum menyampaikan bahwa pengembangan rute maupun jumlah kendaraan akan terus dilakukan seiring dengan implementasi program sambil menunggu anggaran turun. Nurul Fardina, Staf Bagian Perencanaan dan Pengembangan Layanan UPTD Pengelolaan Transportasi Umum menyampaikan:

“Penyediaan rute dan kendaraannya masih belum banyak karena anggarannya yang turun terbatas, mobilnya itu kan

harganya mahal juga” (Wawancara pada tanggal 19 Juni 2023)

Untuk dana operasional, UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan masih mengandalkan sepenuhnya dari APBD Kota Surabaya. UPTD Pengelolaan Transportasi Umum merupakan Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) yang seharusnya diperbolehkan untuk mengelola anggarannya secara mandiri agar dapat dijadikan dana operasional. Keadaan tersebut terjadi dikarenakan Program Wira Wiri Suroboyo merupakan program yang masih baru sehingga memerlukan penyesuaian terlebih dahulu.

3. Komunikasi Antar Organisasi

Komunikasi merupakan hal yang sering dipandang rumit, sangat potensial untuk terjadinya penyimpangan komunikasi (Kadji, 2015). Komunikasi penting untuk dilakukan agar program yang telah dibuat dapat tersampaikan dengan baik dari mulai institusi teratas hingga unit paling bawah.

Penyaluran komunikasi merupakan faktor utama dalam komunikasi pelaksana program. Apabila penyaluran komunikasi baik maka pelaksanaan implementasi pada setiap tingkatan saling berkesinambungan.

Komunikasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dengan organisasi lain yang seperti Dinas Pekerjaan Umum yang bertugas untuk membuat halte dan *bus stop* dan Dinas Lingkungan Hidup yang bertugas membersihkan ranting pohon di sekitar halte. Komunikasi juga dilakukan dengan mengadakan rapat koordinasi sebelum program diimplementasikan sehingga dapat bekerja sama dengan baik bersama semua pihak. Nurul Fardina, Staf Bagian Perencanaan dan Pengembangan Layanan UPTD Pengelolaan Transportasi Umum menyampaikan:

“Kita sekali melakukan rapat besar sebelum diluncurkan, pihak yang terkait sudah pasti Dinas Perhubungan, Dinas PU yang membuat halte, DLH yang membersihkan ranting-ranting di halte dan bus stop, BPKAD terkait nanti penerimaan pendapatannya” (Wawancara pada tanggal 19 Juni 2023)

Komunikasi dilakukan bersama Bank Jatim sebagai pihak yang bertugas menyalurkan gaji kru pada setiap minggu. Selain itu komunikasi juga dilakukan dengan Toyota dan Daihatsu sebagai penyedia unit Wira Wiri Suroboyo serta PT. Sugity sebagai karoseri yang menangani interior kendaraan. Dalam Implementasi program, komunikasi ini dilakukan ketika ada kerusakan pada kendaraan atau ada bagian kendaraan yang harus diganti.

Komunikasi yang dilakukan oleh pejabat terkait kepada kru Wira Wiri Suroboyo sudah cenderung baik. Diimplementasikan dengan adanya grup WhatsApp yang berisi staf dan kru Wira Wiri Suroboyo. Grup tersebut digunakan untuk berkomunikasi dan mengirimkan informasi seperti jadwal kerja kru Wira Wiri Suroboyo, pelaporan jumlah penumpang setiap satu Pulang-Pergi (PP) dan pemanggilan kru oleh staf UPTD Pengelolaan Transportasi Umum. Penjelasan yang diberikan oleh Mad Hasyim, salah satu *Driver* Wira Wiri Suroboyo yaitu:

“Kita komunikasi dengan petugas biasanya melalui grup WA itu ada grup semua kru, grup khusus *driver* dan grup khusus *helper*. Biasanya kita gunakan untuk bertanya, mengirim jadwal kerja atau kalau ada pemanggilan bisanya langsung di grup” (Wawancara pada 19 Juni 2023)

Komunikasi yang terjadi antara pejabat UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan dengan sasaran kebijakan masih belum berjalan dengan maksimal. Tanggapan dan pertanyaan yang diajukan oleh masyarakat melalui kolom komentar belum banyak ditanggapi.

Kejelasan komunikasi dibutuhkan untuk meminimalisir terjadinya mispersepsi. Komunikasi yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan sudah cukup jelas. Informasi program seperti rute perjalanan, tarif tiket, cara pembayaran, jaringan transportasi yang terhubung yang diunggah pada akun Instagram sudah cukup lengkap.

Konsistensi diperlukan agar kebijakan yang diambil tidak simpang siur sehingga membingungkan pelaksana kebijakan, sasaran kebijakan dan pihak pihak yang berkepentingan. Pada implementasi Program Wira Wiri Suroboyo terjadi inkonsistensi komunikasi yang dilakukan oleh pihak internal Dinas Perhubungan dengan keadaan dilapangan. Inkonsistensi tersebut berkaitan dengan pembayaran melalui penukaran poin member Gobis yang didapatkan melalui penukaran sampah botol plastik.

Danang, staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan menyampaikan bahwa pembayaran tiket Suroboyo Bus menggunakan poin Gobis maka tiket tersebut dapat digunakan untuk berpindah moda ke Wira Wiri Suroboyo. Danang, Staf Bidang Angkutan Dinas Perhubungan menyampaikan bahwa:

“Untuk pembayaran dengan botol plastik khusus Suroboyo Bus saja, kecuali kalau sudah transit dari Suroboyo Bus baru bisa” (Wawancara pada 12 Juni 2023)

Keterangan berbeda disampaikan oleh Nurul Fardina, Staf UPTD Pengelolaan transportasi umum yang menyampaikan bahwa poin Gobis hanya dapat digunakan untuk pembayaran Suroboyo Bus.

Keterangan tersebut sesuai dengan hasil observasi di lapangan yang dilakukan oleh peneliti.

4. Karakteristik Agen Pelaksana

Karakteristik agen pelaksana meliputi perhatian dari pihak yang berperan dalam implementasi suatu program. Dalam hal ini sangat penting karena pelaksana sangat mempengaruhi kinerja implementasi Program Wira Wiri Suroboyo. Dalam implementasi Program Wira Wiri Suroboyo pihak pelaksana sangat berusaha untuk menyediakan layanan jasa yang terbaik. Penambahan dua rute baru dalam kurun waktu kurang dari empat bulan sejak program ini diresmikan menjadi salah satu bentuk komitmen Pemerintah Kota Surabaya untuk menyediakan jaringan transportasi publik.

Implementasi program yang dilakukan kru Wira Wiri Suroboyo berada dibawah pengawasan UPTD Pengelolaan Transportasi Umum. Setiap tindak pelanggaran yang dilakukan oleh kru akan ditindak oleh pejabat UPTD Pengelolaan Transportasi Umum. Hal tersebut dilakukan untuk menjaga kedisiplinan kru. Nurul Fardina, Staf Bagian Perencanaan dan Pengembangan Layanan UPTD Pengelolaan Transportasi:

“Kalau terjadi pelanggaran pasti kita berikan sanksi yang sesuai, sanksinya gampang saja sih tinggal nggak diberi jadwal kerja nanti mereka bingung karena nggak dapat uang. Kalau memang dia pelanggarannya berat jadi kita hapus dari jadwal seminggu atau dua minggu” (Wawancara pada tanggal 19 Juni 2023)

Pelanggaran yang sering dilakukan oleh *driver* pada umumnya adalah menghentikan kendaraan tidak pada halte atau bus stop yang berujung mendapatkan teguran dan pemanggilan dari pejabat Dinas Perhubungan.

5. Disposisi Pelaksana

Disposisi atau kecenderungan pelaksana dapat mempengaruhi keberhasilan program. Dalam Implementasi program dibutuhkan sikap terbuka pada setiap kegiatan yang dilakukan agar masing-masing pihak dapat melaksanakan perannya dengan baik. Ketika perspektif para implementor berbeda dengan pembuat keputusan maka proses implementasi akan semakin tidak terarah (Kadji, 2015). Pada Program Wira Wiri Suroboyo pihak yang memiliki peran paling vital adalah UPTD Pengelolaan Transportasi Umum yaitu sebagai pengelola program.

Kru Wira Wiri Suroboyo yang sebelumnya merupakan pemilik atau sopir mikrolet mendapatkan koordinasi dari Dinas Perhubungan tentang Program Wira Wiri Suroboyo untuk mencegah adanya mispersepsi dan gesekan. Dikarenakan rute yang dilalui Wira Wiri Suroboyo merupakan *lyn* yang sudah mati maka program ini memberikan kesempatan kerja bagi sopir mikrolet pada *lyn*

tersebut. Kru dapat menerima program dengan baik dan dapat beradaptasi dengan teknologi yang digunakan. Berkaitan dengan profesionalisme kru, penting bagi implementor untuk memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik atas isi program. Tamara, salah seorang penumpang Wira Wiri Suroboyo menyampaikan bahwa:

“Helper bisa memberikan informasi misal kita bingung mau ke rute tertentu akan diarahkan turun dimana dan transit dengan transportasi apa itu diarahkan dengan cukup jelas” (Wawancara pada 5 Juli 2023)

6. Kondisi Sosial, Ekonomi dan Politik

Pada implementasi suatu program variabel yang dapat mempengaruhi tidak hanya berasal dari dalam (internal) tetapi juga berasal dari luar (eksternal). Variabel eksternal yang dapat mempengaruhi implementasi program diantaranya kondisi sosial, ekonomi dan politik (Cantika & Kurniawan, 2022).

a. Kondisi Sosial

Kondisi sosial merupakan kondisi lingkungan sosial masyarakat dimana suatu program diimplementasikan. Kondisi sosial dapat mempengaruhi tanggapan masyarakat terhadap Program Wira Wiri Suroboyo. Secara umum kondisi sosial di Kota Surabaya masyarakatnya banyak menggunakan transportasi pribadi untuk mobilisasi. Kinaya, salah seorang warga Surabaya yang belum pernah menggunakan Wira Wiri Suroboyo menyampaikan:

”Aku biasanya naik kendaraan pribadi kalau nggak Gojek yang sudah umum. Belum pernah naik Wira Wiri Suroboyo karena teman-temanku juga belum ada yang pernah naik” (Wawancara pada tanggal 22 Juni 2023)

Perlu diciptakan kondisi sosial yang mendukung penggunaan transportasi publik agar mendorong minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik. Kebiasaan menggunakan transportasi publik akan berpengaruh terhadap tingkat partisipasi masyarakat untuk menggunakan moda transportasi Wira Wiri Suroboyo.

b. Kondisi Ekonomi

Kondisi ekonomi masyarakat akan berpengaruh pada kinerja implementasi program. Program yang bersumber dari APBD ini diharapkan dapat mengurangi kemiskinan di Kota Surabaya melalui pemberdayaan kru. Wira Wiri Suroboyo sebagai transportasi publik yang disediakan Pemerintah Kota Surabaya memiliki tarif tiket yang terjangkau. Tamara, salah seorang penumpang Wira Wiri Suroboyo menyampaikan:

“Pembayarannya terjangkau buat mahasiswa Rp. 2.500 udah bisa pakai selama dua jam, dan enak karena bisa *cashless*” (Wawancara pada 5 Juli 2023)

Kondisi tersebut akan menarik minat masyarakat karena harganya yang jauh lebih murah jika dibandingkan dengan transportasi online. Di sisi lain kemampuan masyarakat untuk membeli kendaraan pribadi juga berpengaruh pada keinginan untuk menggunakan transportasi publik. Kepraktisan kendaraan pribadi membuat masyarakat kurang berminat terhadap penggunaan transportasi publik.

c. Kondisi Politik

Dilihat dari segi politik, orientasi kinerja implementasi program memerlukan komitmen yang kuat. Sering kali tujuan untuk mengedepankan kepentingan masing-masing pihak menimbulkan konflik politik (Edie, 2019:59). Program Wira Wiri Suroboyo awalnya digagas oleh Eri Cahyadi selaku Walikota Surabaya yang disepakati dengan DPRD. Program ini kemudian dilimpahkan kepada Dinas Perhubungan dalam perwujudannya. Pejabat juga memberikan dukungan dengan ikut serta turun ke lapangan untuk melihat kondisi pelaksanaan program. Nurul Fardina, Staf Bagian Perencanaan dan Pengembangan Layanan UPTD Pengelolaan Transportasi Umum:

“Pejabat yang ada di atas ikut mendukung, kadang ikut pengecekan di lapangan bersama staf” (Wawancara pada tanggal 19 Juni 2023)

PENUTUP

Simpulan

Hasil dari penelitian mengenai implementasi Program Wira Wiri Suroboyo di Dinas Perhubungan Kota Surabaya cukup baik. Untuk mengetahui bagaimana gambaran lengkap kinerja implementasi maka digunakan model implementasi menurut Van Meter dan Van Horn. Pada model implementasi ini memiliki 6 variabel diantaranya ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, komunikasi antar organisasi, karakteristik pelaksana, disposisi pelaksana, dan kondisi sosial, ekonomi dan politik.

Pada ukuran dan tujuan kebijakan, Program Wira Wiri Suroboyo telah memiliki standar yang jelas dan seluruh pelaksana program dapat memahami dengan jelas tujuan dari adanya Wira Wiri Suroboyo. Ukuran Program Wira Wiri Suroboyo diantaranya wajib berhenti di halte, berangkat sesuai *time table*, batas kecepatan maksimal 55 km/jam, pembayaran wajib non tunai, menyediakan *call center* dan media sosial. Tujuan dari adanya Program Wira

Wiri Suroboyo adalah untuk menyediakan kendaraan pengumpan bagi transportasi yang lebih besar untuk melengkapi sistem jaringan transportasi umum di Kota Surabaya.

Terkait dengan implementasi sumber daya masih kurang, ketersediaan Sumber Daya Manusia untuk melaksanakan program belum sesuai karena tidak ada staf khusus di UPTD Pengelolaan Transportasi Umum yang mengelola Program Wira Wiri Suroboyo. Sumber Daya Peralatan juga tergolong kurang, ketersediaan kendaraan dan pemberhentian yang masih sedikit menyebabkan rute yang dapat dijangkau masih sedikit. Terkait dengan sumber daya peralatan yang terbatas hal ini disebabkan karena sumber daya anggaran yang masih terbatas pula.

Variabel komunikasi antar organisasi menunjukkan bahwa komunikasi yang dilakukan oleh Dinas perhubungan dengan pihak lain seperti Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Lingkungan Hidup dan bank Jatim telah berjalan dengan baik. Dalam lingkup internal Dinas Perhubungan Kota Surabaya yaitu pelaksana program sudah cukup baik. Dengan memanfaatkan grup *WhatsApp* Pejabat Dinas Perhubungan berkomunikasi dengan kru Wira Wiri Suroboyo. Kondisi sebaliknya terjadi pada komunikasi yang dilakukan dengan masyarakat. Pelaksana program kurang komunikatif dalam penyampaian program kepada masyarakat karena hanya melalui media sosial. Tidak adanya sosialisasi yang dilakukan langsung dengan masyarakat menyebabkan keterjangkauan informasi mengenai program masih terbatas.

Karakteristik agen pelaksana menunjukkan bahwa pelaksana program sangat berkomitmen untuk mengimplementasikan dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan dilakukannya penambahan dua rute baru. Ketegasan pelaksana dalam menegakkan standar terlihat dari sanksi yang diberikan pada kru yang melakukan pelanggaran. Kecenderungan pelaksana. Disposisi pelaksana menunjukkan sikap implementor yang terbuka dan dapat menerima program dengan baik. *Driver* dan *helper* Wira Wiri Suroboyo yang dulunya merupakan sopir mikrolet dapat menyesuaikan diri dengan baik

Kondisi sosial menunjukkan kurangnya dukungan lingkungan sosial masyarakat untuk turut serta berpartisipasi pada program. Kurangnya kepedulian masyarakat untuk menggunakan transportasi umum menjadi penyebabnya. Kondisi ekonomi menjadi salah satu faktor yang cukup berpengaruh dalam implementasi program. Keunggulan Program Wira Wiri Suroboyo yaitu tarif penumpang yang terjangkau dapat menjangkau semua kalangan ekonomi masyarakat. Di sisi lain daya beli masyarakat terhadap kendaraan pribadi dapat menurunkan minat untuk menggunakan transportasi umum. Kondisi politik menunjukkan dukungan yang besar terhadap Program Wira Wiri Suroboyo. Karena program ini

diinisiasi oleh Eri Cahyadi selaku Walikota Surabaya maka mendapat perhatian lebih dari Pemerintah Kota Surabaya.

Saran

Implementasi program Wira Wiri Suroboyo di Dinas Perhubungan Kota Surabaya secara umum sudah terlaksana dengan baik. Tetapi masih ada beberapa hal yang perlu diperbaiki. Maka dari itu, peneliti memberikan saran dan masukan yang bersifat membangun khususnya bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk meningkatkan kinerja implementasi Program Wira Wiri Suroboyo. Saran tersebut antara lain:

1. Melengkapi informasi mengenai rute transportasi umum seperti Trans Semanggi Suroboyo pada aplikasi Gobis agar dapat memudahkan penumpang untuk berpindah moda transportasi.
2. Mengupayakan penyediaan sumber daya yang cukup khususnya anggaran dengan memanfaatkan dukungan yang diberikan oleh Pemerintah Kota Surabaya
3. Mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi publik khususnya Wira Wiri Suroboyo dengan mewajibkan pegawai dinas dan guru yang ada dibawah naungan Pemerintah Kota Surabaya untuk menggunakan Wira Wiri Suroboyo satu hari dalam 5 hari kerja. Agar dapat menjadi contoh bagi masyarakat Kota Surabaya.

DAFTAR PUSTAKA

- Akun Instagram @wirawirisuroboyo. (2023). Retrieved Mei 2023, from <https://www.instagram.com/reel/Cplj8GhJBPB/?igshid=MmJiY2I4NDBkZg==>
- Cantika, D. P., & Kurniawan, B. (2022). Implementasi Kebijakan Pelestarian Cagar Budaya (Studi: Eksistensi Museum Sepuluh Nopember di Kota Surabaya). *Publika, Vol. 10 No. 4*.
- Dephub.go.id. (2021). *Menuju Transportasi Perkotaan yang Ramah dan Nyaman*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved Mei 2023, from <https://dephub.go.id/post/read/menuju-transportasi-perkotaan-yang-ramah-dan-nyaman>
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. (2021). Transportasi Umum di Kota Surabaya Tahun 2021.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. (2023). Jumlah Penumpang Wira Wiri Suroboyo pada Bulan Maret-Mei 2023.
- Dinas Perhubungan Kota Surabaya. (2023). Rute Wira Wiri Suroboyo.
- Edie, A. M. (2019). Analisis Konteks Pelaksanaan Kebijakan Penataan Transportasi Angkutan

- Umum di Kota Bandung. *Jurnal Pemerintahan dan Keamanan Publik (JP dan KP)*, 59. Retrieved Mei 2023, from <https://ejournal.ipdn.ac.id/JPKP/article/view/714>
- Eprilianto, D. F., & Sari, Y. E. (2019). Mewujudkan Integrasi Data Melalui Implementasi Inovasi Pelayanan Kesehatan Berbasis Teknologi Digital. *JPSI (Journal of Public Sector Innovations)*, Vol. 4 No. 1, 30.
- Kadji, Y. (2015). *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*. Gorontalo: UNG Press.
- Kementerian Perhubungan. (2019). Pertauran Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek. Kementerian Perhubungan.
- Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia. (2023). Jumlah Data Kendaraan Per Polda. Retrieved from <http://rc.korlantas.polri.go.id:8900/eri2017/laprekappolda.php>
- Potter, S. (2010). Transport Integration - In Impossible Dream? Retrieved Mei 16, 2023, from <http://oro.open.ac.uk/19719/>
- Putri, F. A., & Prabawati, I. (2020). Evaluasi Pelaksanaan Suroboyo Bus di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*, Vol. 8 No. 4.
- Rahaju, T., Pradana, G. W., & Eprilianto, D. F. (2020). Public Service Innovation Through Suroboyo Bus to Improve the Accessibility of Public Transportation. *TIC 2020: Proceedings of the 1st Tidar International Conference on Advancing Local Wisdom Towards Global Megatrends*. doi:10.4108/eai.21-10-2020.2311848
- Rakhmatulloh, A. R., Dewi, D. I., & Nurmasari, C. D. (2022). Integrasi Antar Transportasi Umum di Kota Semarang. *Jurnal Pengembangan Kota*, Vol. 10 No.1, 39. doi:10.14710/jpk.10.1.36-46
- Rasyid, R. B. (2015). Kualitas Pelayanan Transportasi Publik Perum Damri Unit Angkutan Khusus Terminal Bunder Gresik-Bandara Juanda. *Repository Universitas Airlangga*, 1-55.
- Sinaga, S. M., Hamdi, M., Wasistiono, S., & Lukman, S. (2019). Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Massal Berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam Mewujudkan Sistem Transportasi Publik Perkotaan yang Berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta. *Jurnal Papatung*, 2 No.3, 210. Retrieved Mei 2023, from <https://ejournal.goacademica.com/index.php/jap/article/view/31>
- Surabaya.go.id. (2023). *Integrasikan Angkutan Umum di Surabaya, Wali Kota Eri Resmikan Pengoperasian 52 Unit Angkutan Feeder*. Surabaya. Retrieved Mei 2023, from

<https://www.surabaya.go.id/id/berita/72890/integrasikan-transportasi-umum-di-surabaya-wali-kota-eri-resmikan-pengoprasian-52-unit-angkutan-feeder>

Syahrudin. (2019). *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Studi Kasus*. Nusamedia.

Tempo.co. (2018). *Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini Luncurkan Suroboyo Bus*. Surabaya. Retrieved Mei 2023, from <https://nasional.tempo.co/read/1077209/wali-kota-surabaya-tri-rismaharini-luncurkan-suroboyo-bus>

Transjakarta.co.id. (2019). *FAQ Transjakarta*. Jakarta: Transjakarta.co.id. Retrieved Juli 4, 2023, from [https://transjakarta.co.id/faq-transjakarta/#:~:text=Transjakarta%20merupakan%20sebuah%20perusahaan%20transportasi,di%20dunia%20\(208%20km\)](https://transjakarta.co.id/faq-transjakarta/#:~:text=Transjakarta%20merupakan%20sebuah%20perusahaan%20transportasi,di%20dunia%20(208%20km)).

Walikota Surabaya. (2023). Peraturan Walikota Surabaya Nomor 22 Tahun 2023 tentang Tarif dan Kontribusi Sampah dalam Penggunaan Layanan Badan Layanan Umum Daerah Unik Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Pemerintah Kota Surabaya.