

Implementasi Kebijakan Pengembangan Transportasi Publik Melalui Program Wira Wiri Kota Surabaya

Nabila Aulia Ayu Rahmatika
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Rudy Handoko
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Muhammad Roisul Basyar
Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Alamat: Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya
Korespondensi penulis: nabilaaar336@gmail.com*

Abstract. *Public transportation is one of the needs that must be met for every human being who carries out daily activities, so the government needs to pay attention to its development. The city of Surabaya is one of the cities with high traffic jams, which is one of the reasons for developing public transportation. Wira Wiri Suroboyo, which was inaugurated last year, brought enthusiasm from the public but also experienced a decline in passengers in the second month of its launch. The explanation explained by the Transportation Service regarding the decrease in the number of passengers is that it coincides with the fasting month which means not many people travel. However, if compared with the number of people in Surabaya City, the use of Wira Wiri Suroboyo transportation is still not fulfilled. Public interest in using public transportation is considered lacking. This research was conducted to determine the success of implementing public transportation development policies through the Wira Wiri Suroboyo program. This research uses qualitative methods with observations at the Transportation Service through interviews and taking documentation. The results of this research are that the implementation of public transportation development through Wira Wiri Suroboyo can be said to be successful, seen from the increase in the number of passengers.*

Keywords: *Wira Wiri Suroboyo, Development of Public Transportation, Policy Implementation*

Abstrak. Transportasi publik menjadi salah satu kebutuhan yang layak terwujud bagi setiap manusia yang menjalankan aktivitas sehari-hari sehingga perlu diperhatikan pengembangannya oleh pemerintah. Kota Surabaya menjadi salah satu kota dengan kemacetan tinggi yang menjadikan ini sebagai salah satu alasan dilakukannya pengembangan transportasi publik. Wira wiri suroboyo, yang diresmikan satu tahun terakhir menghadirkan antusiasme masyarakat namun juga mengalami penurunan penumpang pada bulan kedua peluncurannya. Keterangan yang dijelaskan oleh Dinas Perhubungan berkaitan dengan penurunan jumlah penumpang ialah karena bertepatan dengan bulan puasa yang menyebabkan tidak banyak orang berpergian. Namun jika di bandingkan dengan jumlah masyarakat Kota Surabaya, pemanfaatan transportasi wira wiri suroboyo masih belum terpenuhi. Minat masyarakat dalam memanfaatkan transportasi publik dianggap kurang. Penelitian ini dilaksanakan untuk mengetahui berhasil dan tidaknya implementasi kebijakan pengembangan transportasi publik melalui program wira wiri suroboyo. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan observasi di Dinas Perhubungan melalui wawancara, pengambilan dokumentasi. Hasil dari penelitian ini adalah bahwa implementasi pengembangan transportasi publik melalui wira wiri suroboyo dapat dikatakan berhasil dilihat dari bagaimana kenaikan jumlah penumpang.

Kata kunci: Wira Wiri Suroboyo, Pengembangan Transportasi Publik, Implementasi Kebijakan

LATAR BELAKANG

Transportasi publik merupakan kebutuhan dasar dari setiap manusia dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari. Indonesia menjadi salah satu negara maju di dunia yang memiliki permasalahan lebih kompleks jika disandingkan dengan negara maju lainnya. Salah

Received: Mei 31, 2024; Accepted: Juni 19, 2024; Published: Agustus 31, 2024;

* Nabila Aulia Ayu Rahmatika, nabilaaar336@gmail.com

satunya ialah perkembangan populasi yang tinggi sampai dengan kurangnya fasilitas publik berupa sarana dan prasarana yang cukup (Nabila Ulfah Dewi, 2017) Meskipun Indonesia dianggap sebagai negara maju, namun permasalahan yang ditemui sama dengan permasalahan pada negara – negara berkembang yakni perihal kemacetan. Kondisi transportasi publik pada banyaknya negara berkembang belum mencukupi karena adanya persoalan serta hambatan yang dihadapi seperti subsidi pada bidang transportasi, dukungan prasarana, sarana transportasi. Integrasi transportasi berperan penting dalam keberhasilan sebuah layanan transportasi publik. Adapun yang tidak kalah penting adalah sumber daya manusia, pada dasarnya sebuah fasilitas ataupun sarana prasarana yang dibuat tidak akan bisa berjalan tanpa adanya kontribusi dari masyarakat sebagai sumber daya manusianya.

Surabaya menjadi salah satu kota di Indonesia yang memiliki persoalan terkait kemacetan. Banyaknya populasi serta penyumbang paling banyak kendaraan pribadi menyebabkan Kota Surabaya menjadi salah satu kota dengan kemacetan tertinggi (Widyastuti, 2023.) Setiap tahunnya presentase kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Surabaya semakin meningkat. Peningkatan ini juga disebabkan karena mobilitas di Kota Surabaya juga turut meningkat.

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya

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

Sumber : BPS Provinsi Jawa Timur

Berdasarkan dengan kenyataan di lapangan, beberapa faktor seperti meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, pengguna jalan yang tidak patuh pada aturan lalu lintas, juga percampuran lalu lintas yang berkelanjutan (through traffic) pada akhirnya mengakibatkan volume lalu lintas menumpuk menjadi alasan kian sesaknya jalanan di Kota Surabaya (Herry Dharmawan, 2022). Pada kasus ini, peran transportasi publik sangat penting guna mengurangi kemacetan yang sangat pelik.

Pemerintah Kota Surabaya berupaya mengadakan transportasi publik sebagai bentuk pengembangan, Suroboyo bus dengan konsep trunk yang diluncurkan pada tahun 2018 dan beroperasi di tiga koridor sejak dihidirkannya belum mampu untuk menjangkau seluruh masyarakat di Kota Surabaya. Setelah 5 tahun lamanya, pemerintah menunjukkan keseriusannya dalam melakukan pengembangan transportasi publik dengan dihidirkannya wira wiri surabaya berkonsep feeder yang dapat menjangkau masyarakat Kota Surabaya di jalanan yang lebih kecil. Dalam implemetasinya, wira wiri suroboyo memiliki beberapa

perubahan rute, dari yang awalnya 5 rute menjadi 6 rute karena ada merger hingga saat ini ada 7 rute yang dapat diakses oleh wira wiri suroboyo.

Wira wiri suroboyo diresmikan pada tanggal 02 Maret 2023, dikemas dengan nyaman dan modern memiliki CCTV, AC, TV di setiap unitnya. Gampangnya, angkutan feeder ini merupakan pembaharuan transportasi angkot atau mikrolet mengingat kondisi lapangan yang sudah jarang ditemukan angkutan ini. Program ini sekaligus bentuk pemberdayaan supir - supir angkot yang telah kehilangan pelanggan beriringan dengan berkembangnya transportasi. Feeder Wira Wiri Suroboyo merupakan jawaban atas aksesibilitas dari waktu, usaha maupun biaya yang dilakukan untuk melakukan perpindahan moda transportasi mengingat minimnya jangkauan yang dimiliki Suroboyo Bus (Aditiya Rendra Riawan, 2020) Setelah diresmikan, antusias masyarakat untuk mencoba sangat tinggi hingga menembus 2.500 penumpang dalam sehari. Jumlah yang sangat besar untuk sebuah transportasi publik yang ada di Kota Surabaya.

Pada bulan April, jumlah pengguna transportasi publik Wira Wiri Suroboyo di semua rute berkurang lebih dari 20% dari yang perharinya 1.500 – 2000 penumpang menjadi 700 – 900 penumpang saja. Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Bapak Tundjung Iswandaru mengatakan bahwa penurunan jumlah penumpang disebabkan karena Bulan Ramadhan yang mengakibatkan tidak banyak orang keluar. Meskipun begitu, minat masyarakat Kota Surabaya terhadap transportasi Wira Wiri Suroboyo masih lebih kecil apabila dipadankan dengan jumlah penduduk yang ada di Kota Surabaya. Hal ini bisa dibuktikan dengan presentase data penumpang pada bulan Maret dimana awal program ini diimplementasikan, total penumpang Wira Wiri Suroboyo yaitu 38.584 penumpang, di bulan april terdapat penurunan sebanyak 20% lebih. 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 hingga Mei 2023 hanya berkontribusi sebesar 5,28% termasuk dengan masyarakat pendatang. (Annurya Hamida & Badrudin Kurniawan, 2023)

Salah satu alasan yang menjadikan sebab kurangnya minat masyarakat terhadap transportasi publik ialah informasi maupun komunikasi dari implementor kepada masyarakat selaku pengguna transportasi publik yang masih kurang. Banyak masyarakat yang masih awam terhadap teknologi maupun media sosial terkhusus orang tua. Sedangkan, kebijakan promosi ataupun pengenalan program biasa dilakukan sesuai dengan perkembangan jaman. Selain itu, tidak ada peraturan yang mengharuskan masyarakat untuk memaksimalkan penggunaan transportasi publik daripada kendaraan pribadi, ataupun peraturan yang mengatur terkait

jumlah kepemilikan kendaraan setiap orang. Sehingga pengadaan transportasi publik tidak dilirik oleh masyarakat (Ayu Savitri, 2019).

KAJIAN TEORITIS

Kebijakan Publik

Sebuah kebijakan dapat berasal dari sebuah masalah dan tingkat kebutuhan yang dialami oleh masyarakat. Yang membuat kebijakan publik dapat dikatakan sebagai stakeholder, dalam pembuatan kebijakan publik ialah pemerintah dengan tujuan mencukupi kebutuhan masyarakat dengan asa kepentingan masyarakat (Natika, 2021). Menurut (Dye, 1978) kebijakan publik dalam *Understanding Public Policy* yakni bagaimanapun opsi pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan (*public policy is whatever governments choose to do or not to do*) (Zakirin & Arifin, 2022) Konsep ini dapat diartikan secara luas mengingat kebijakan publik mengambil suatu hal yang dilakukan oleh pemerintah ataupun yang tidak dilakukan pemerintah apabila pemerintah menjumpai suatu masalah publik. Namun dalam konteks kebijakan publik ini, dalam (Sunggono, 1994) dituliskan bahwa semua opsi, respon dan kebijakan publik dilihat dalam tiga aspek kebijakan, yaitu : 1) perumusan kebijakan, 2) pelaksanaan kebijakan, 3) penilaian kebijakan atau evaluasi. Pelaksanaan kebijakan merupakan lanjutan dari sebuah perumusan kebijakan (Desrinelti, 2021)

Proses Kebijakan Publik

Proses kebijakan publik merupakan tahapan-tahapan, mulai dari perumusan, implementasi hingga evaluasi kebijakan publik. Proses kebijakan publik pada (Charles Lindblom, 1986: 3) adalah proses yang amat pelik dan rumit (Utami Dewi) Oleh karena itu untuk mengkajinya para ahli membagi proses-proses kebijakan menjadi beberapa tahapan. Berikut ini adalah tahapan-tahapan proses kebijakan publik menurut Thomas R. Dye (1992:328) dalam (Sholih Muadi, 2016) yang terbagi dalam 6 tahapan yakni :

1. Identifikasi masalah kebijakan.
2. Penyusunan agenda.
3. Perumusan kebijakan.
4. Pengesahan kebijakan.
5. Implementasi kebijakan.
6. Evaluasi kebijakan.

Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan menjadi proses yang paling krusial dari point of view siklus atau tahapan kebijakan. Implementasi kebijakan adalah suatu tindakan yang paling utama dari aspek siklus kebijakan. Implementasi kebijakan merupakan tahapan membuat kebijakan antara penyusunan kebijakan dan dampak-dampak kebijakan bagi masyarakat yang ditimbulkan (Dr. Drs. Jumroh & M. Yoga Jusri Pratama, 2022).

Van Meter Van Horn mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai bentuk nyata yang dilakukan dalam suatu keputusan yang telah ditentukan. Model implementasi menurut Van Meter Van Horn terbagi menjadi 6 variabel dalam (Dr. H. Tachjan, 2006), diantaranya adalah:

1. Standar dan sasaran kebijakan

Untuk menilai sebuah hasil implementasi kebijakan tentu mempunyai standar dan sasaran tertentu yang wajib diwujudkan oleh setiap implementor kebijakan, kinerja kebijakan umumnya adalah bentuk evaluasi atas terwujudnya standar dan sasaran kebijakan.

2. Sumberdaya

Berhasil dan tidaknya implementasi kebijakan bergantung pada kecakapan dalam memakai sumber daya yang ada. Pada faktor implementasi kebijakan ini manusia ialah sumber daya yang paling penting dalam menetapkan keberhasilan sebuah implementasi kebijakan. Adapun sumber daya finansial yang dapat disebut pula sebagai anggaran, sumber daya ini juga menjadi aspek keberhasilan suatu implementasi kebijakan.

3. Karakteristik organisasi pelaksana

Sehubungan dengan konteks kebijakan yang akan dilakukan pada sejumlah kebijakan, implementor kebijakan dituntut untuk menjadi keras dan disiplin. Pada konteks lainnya dibutuhkan implemntor yang demokratis dan persuasif. Karakteristik yang dimiliki harus sesuai dengan kebijakan apa yang dilakukan agar dapat selaras.

4. Komunikasi antar organisasi terkait kegiatan pelaksanaan

Komunikasi adalah salah satu faktor utama dalam terwujudnya suatu aktivitas yang baik. Komunikasi lebih ditekankan pada implementors dalam pelaksanaan kebijakan. Komunikasi dalam penyampaian informasi terhadap pelaksana-pelaksana kebijakan yakni perihal apa yang menjadikan standar serta tujuan diharuskansumber konsisten dan sama dari banyaknya akar informasi.

5. Sikap para pelaksana

Menurut pendapat Van Metter dan Van Horn dalam Agustinus (2006): "sikap menerima dan menolak dari mempengaruhi berhasil atau tidaknya suatu kebijakan. Namun

kebijakan publik biasanya bersifat top down yang memungkinkan pihak pengambil keputusan tidak memahami bahkan tidak dapat menjamahi kebutuhan, ambisi atau permasalahan yang harus diselesaikan”.

6. Konsisi sosial, ekonomi dan politik

Lingkungan sosial, ekonomi dan politik yang tidak kontributif bisa menjadi akar masalah dari gagalnya kinerja implementasi kebijakan. Karenanya, usaha implementor menuntut kondisi lingkungan eksternal yang kontributif agar implementasi kebijakan dapat berlangsung dengan baik dan terarah.

METODE PENELITIAN

Menurut Creswell (2008) metode penelitian kualitatif ialah suatu pendekatan atau telaah untuk mengeksplorasi serta mengetahui suatu gejala sentral (Nurfadillah, 2021). Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif yang meliputi pengumpulan data untuk diuji kebenarannya sehingga dapat menjawab pertanyaan status terakhir dari obyek penelitian secara luas dan akurat. Penelitian kualitatif berupaya untuk mendapatkan dan mengilustrasikan secara tertulis kegiatan yang dilakukan serta dampak yang ditimbulkan dari kegiatan tersebut kepada kehidupan bermasyarakat mereka.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi kebijakan pengembangan transportasi publik di Kota Surabaya melalui program wira wiri suroboyo dapat dikatakan berhasil apabila sesuai dengan variabel-variabel menurut Van Meter Van Horn. Ketepatan serta keberhasilan dapat dianalisis berdasarkan uraian berikut ini:

Standar dan Sasaran Kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan adalah langkah awal yang apabila terlalu ideal maka bisa jadi gagal. Standar dan sasaran kebijakan harus selaras dengan kondisi lapangan. (Mulyono Yalia, 2014) Berdasarkan implementasinya, standar kebijakan yang menjadi ukuran keberhasilan dari program wira wiri suroboyo adalah tentang keseriusan dalam pelaksanaannya. Seperti halnya kesesuaian waktu tunggu di setiap halte berdasarkan peraturan kementerian perhubungan yakni maksimal 10 menit, namun di kondisi lapangan pada setiap rute berbeda.

Berdasarkan wawancara dengan salah satu pengawas wira wiri di terminal bratang, pada tanggal 21 Mei 2024, waktu tunggu bisa mencapai 18 menit apabila keadaan lalu lintas macet. Waktu tunggu yang tidak sesuai juga akan memengaruhi waktu keberangkatan selanjutnya.

Batas kecepatan standar yang ditetapkan ialah 55km/jam, tidak terlalu pelan juga tidak terlalu cepat agar terjaga ketertiban dan kesesuaian dengan waktu tunggu dan keberangkatan.

Standar lainnya yang dilaksanakan ialah dengan menyediakan platform media social dan call center agar masyarakat lebih mudah dalam mengakses informasi terkait wira wiri suroboyo. Mengingat sasaran utama program wira wiri suroboyo ialah masyarakat Kota Surabaya di usia produktif seperti pekerja, mahasiswa serta pelajar. Meskipun begitu umur lanjut atau lansia maupun anak-anak tetap bisa naik wira wiri dengan nyaman. Sehingga peran platform media social juga menjadi penting. Jika didasarkan pada ukuran keberhasilan sebuah implementasi, standar yang diterapkan pada wira wiri suroboyo sudah sangat baik

Sumber Daya

Sumber daya berkaitan dengan semua sumber yang bisa dimanfaatkan guna mendukung keberhasilan implementasi kebijakan. Sumber daya disini terbagi menjadi dua aspek yakni sumber daya manusia dan sumber daya finansial. Sumber daya manusia ialah orang-orang yang terlibat dalam proses perencanaan maupun pelaksanaan.

ada implementasinya bidang angkutan memiliki wewenang dalam perencanaan, Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengelola Transportasi Umum (PTU) sebagai pengelola, adapun bidang lainnya seperti lalu lintas, sarana dan prasarana juga turut serta dalam mewujudkan implementasi kebijakan. Masyarakat sebagai ukuran keberhasilan paling besar juga antusias dalam memanfaatkan wira wiri suroboyo. Dilihat dari kenaikan jumlah penumpang di setiap bulannya. Setiap bidang yang terlibat dapat berkoordinasi dengan baik merupakan bentuk keberhasilan suatu implementasi kebijakan.

Tabel 2. Jumlah Penumpang Wira Wiri Suroboyo bulan Juli 2023- April 2024



Sumber: Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengelola Transportasi Umum (PTU) Kota Surabaya

Berkaitan dengan sumber daya finansial, mengingat transportasi wira wiri surabaya adalah subsidi sehingga pengelolaan dari pendapatan wira wiri saat ini kembali kepada Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) dan juga digunakan untuk biaya operasional.

Hambatan yang dialami saat ini berkaitan dengan anggaran, sama dengan penelitian sebelumnya yang dilakukan pada tahun 2023. Hingga saat ini anggaran masih menjadi kendala paling besar dalam pengelolaan wira wiri surabaya.

Karakteristik Organisasi Pelaksana

Karakteristik organisasi pelaksana merupakan salah satu hal yang utama karena kinerja implementasi kebijakan akan sangat banyak dipengaruhi oleh orang-orang yang berperan sebagai pelaksana. Pelaksana kebijakan melaksanakan kinerja dengan menganut pada Standar Operasional Prosedur (SOP). Keberhasilan program yang dijalankan oleh para pelaksana kebijakan dapat dilihat dari bagaimana konsistensinya dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Berdasarkan penelitian di lapangan, karakteristik yang dibangun oleh pelaksana kebijakan ialah suatu hal yang baik. Dapat dibuktikan dari bagaimana masyarakat merasa puas dengan pelayanan yang diberikan juga kenyamanan yang didapatkan.

Komunikasi Antar organisasi Terkait Kegiatan Pelaksanaan

Komunikasi ada pada sebuah organisasi yang terjalin antara anggota. Kegiatan pelaksanaan yang terjadi akan menciptakan sebuah interaksi social diantara anggotanya dalam penyelesaian masalah yang mungkin ada dan diselesaikan bersama.(Widaningsih, 2022) Koordinasi dan juga evaluasi dalam pelaksanaan Wira wiri suroboyo dilakukan setiap bulan sekali. Namun ketika ada hal yang mendesak untuk diselesaikan, akan dilakukan koordinasi pada saat itu juga.

Berdasarkan hasil penelitian di lapangan, pengenalan transportasi wira wiri suroboyo dilakukan dengan sosialisasi dan juga promosi melalui media social. Menggunakan dua metode yang berbeda karena sasaran yang juga berbeda. Setiap organisasi yang terlibat turut memiliki hambatan maupun kendala namun dapat diselesaikan dengan baik berdasarkan hasil koordinasi anatar pihak terkait.

Sikap Para Pelaksana

Sikap para pelaksana dalam implementasi kebijakan merupakan variable penting. Jika pelaksana mempunyai sikap yang baik maka akan berpengaruh pada bagaimana kebijakan tersebut dijalankan (Delpiero Roring, 2021) Dinas perhubungan kota surabaya terkhusus bidang angkutan dan juga pengelola transportasi umum menunjukkan rasa tanggung jawab serta komitmen yang tinggi terhadap kebijakan baru wira wiri suroboyo yang telah dilaksanakan.

Proses penerimaan saran maupun kritik juga dilakukan dengan baik sebagai bentuk evaluasi juga kualitas yang semakin baik. Berdasarkan penelitian di lapangan, Dinas

Perhubungan yang mencakup beberapa bidang terkait menunjukkan sikap yang tegas dan cepat dilihat dari bagaimana mereka merespon saran dan kritik yang dituturkan oleh masyarakat.

Kondisi Sosial, Ekonomi, Politik

Lingkungan eksternal maupun internal dalam sebuah implementasi kebijakan akan berpengaruh besar terhadap keberhasilannya. Dalam satu tahun terakhir dihadapkannya wira wiri, banyak masyarakat yang turut merasakan dampak positif. Pada kondisi sosialnya, kehadiran wira wiri surabaya sangat membantu masyarakat dalam melakukan perjalanannya walaupun pada kenyataannya kehadiran wira wiri tidak menjadi solusi kemacetan di surabaya.

Wira wiri memiliki tarif yang sangat terjangkau, serta pembebasan tarif untuk lansia dan juga disabilitas menjadi nilai plus bagi wira wiri surabaya, terlepas dari sistem pembayaran non-tunai, masyarakat tidak akan kesulitan karena adanya helper yang dapat membantu setiap penumpang. Dukungan besar yang diberikan oleh Walikota juga pejabat diatas lainnya menjadi kobaran semangat para pelaksana untuk terus mengembangkan wira wiri surabaya secara bertahap.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan peneliti dapat menarik kesimpulan mengenai implementasi kebijakan dalam pengembangan transportasi publik melalui program wira wiri suroboyo ini dapat tercapai. Didasarkan pada variable-variabel dalam teori Van Meter Van Horn bahwa terdapat kesesuaian pada standar dan sasaran juga sumber daya melihat dari banyaknya masyarakat yang antusias terhadap wira wiri surabaya karena kenyamanan yang diberikan, juga keterlibatan antara pihak yang dapat mewujudkan implementasi wira wiri surabaya.

Berdasarkan karakteristik dan juga jalinan komunikasi yang baik dalam berkoordinasi dan berevaluasi menjadi nilai penting dalam mempertahankan keberlangsungan wira wiri surabaya seperti bagaimana pengelola menerima saran dari pengguna, menawarkan solusi pada kendala-kendala yang ada. Banyak masyarakat yang merasakan dampak baik dari kehadiran wira wiri surabaya, dilihat dari bagaimana respon pengguna ketika dilakukan wawancara dan dukungan yang diberikan dari banyaknya pihak. Meskipun dalam implementasinya program wira wiri surabaya masih memiliki kendala, program ini dapat dikatakan berhasil dalam pengelolaannya.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, maka peneliti memberikan saran terhadap Dinas Perhubungan terkhusus bidang angkutan dan UPTD PTU untuk terus mempertahankan kualitas dan menambah kuantitas dengan memperluas sasaran, memperbanyak unit serta rute agar semua masyarakat dapat menggunakan wira wiri surabaya. Tetap melakukan sosialisasi untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap transportasi publik agar kemacetan di surabaya dapat berkurang dan beralih ke transportasi publik. Selain itu, feeder wira wiri surabaya ini dapat menjadi percontohan kota lain untuk turut serta berkembang dalam hal transportasi publik.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur saya haturkan kehadiran Allah SWT, yang selalu melimpahkan kemudahan dan menyertai di setiap proses pelaksanaan skripsi ini sehingga saya sebagai penulis dapat menyelesaikan rangkaian skripsi dengan baik dan lancar. Dalam penyusunan artikel ini, tentu saja terdapat bimbingan, masukan maupun kritik dari berbagai pihak. Oleh karena itu saya sebagai penulis mengucapkan terima kasih sebanyak-banyaknya kepada:

1. Prof. Dr. V. Rudy Handoko, MS selaku Dosen Pembimbing pertama.
2. Bapak Roisul Basyar S.AP., M.KP selaku Dosen Pembimbing kedua yang telah membimbing saya dalam proses penyelesaian skripsi.
3. Informan-informan yang terlibat pada penelitian.
4. Diri saya sendiri yang dapat menyelesaikan rangkain penelitian skripsi dengan baik dan maksimal.

DAFTAR REFERENSI

- Aditiya Rendra Riawan, E. A. (2020). Analisis pengaruh biaya dan waktu tempuh terhadap aksesibilitas angkutan umum menuju stasiun KRL, LRT, dan BRT di Kota Bekasi. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 22(2), 143–156.
- Annurya Hamida, & Badrudin Kurniawan, S. A. . M. A. (2023). Implementasi program Wira Wiri Suroboyo di Dinas Perhubungan Kota Surabaya. *Publika*, 11(4), 2663–2674.
- Ayu Savitri, A. (n.d.). Faktor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan transportasi baru “Suroboyo Bus” di Kota Surabaya.
- Delpiero Roring, A., Mantiri, M. S., & Lopian, M. T. (n.d.). Implementasi kebijakan pemerintah dalam penanganan virus Corona (Covid-19) di Desa Ongkaw 1 Kecamatan Sinonsayang Kabupaten Minahasa Selatan. *Jurnal Governance*, 1(2), 2021.

- Desrinelti, D., Afifah, M., & Gistituati, N. (2021). Kebijakan publik: Konsep pelaksanaan. *JRTI (Jurnal Riset Tindakan Indonesia)*, 6(1), 83. <https://doi.org/10.29210/3003906000>
- Dewi, N. U. (2017). Efektivitas pelayanan transportasi publik (Studi kasus: BRT Mamminasata). Universitas Hasanuddin.
- Dewi, U. (n.d.). Analisis kebijakan publik ilmu administrasi negara. Universitas Negeri Yogyakarta.
- Dharmawan, H. (2022). Hubungan antara integrasi layanan paratransit terhadap jumlah pengguna bus rapid transit: Studi kasus Mikrotrans Transjakarta. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 20, 19–25.
- Dr. Drs. Jumroh, M. S. J., & M. Yoga Jusri Pratama, S. E. . M. S. (2022). Implementasi pelayanan publik teori dan praktik. In S. J. Insani (Ed.), *Insan Cendekia Mandiri* (pp. 81–150).
- Dr. H. Tachjan, M. S. (2006). Implementasi kebijakan publik (D. Mariana & C. Paskarina (eds.); Vol. 1). APII Bandung.
- Muadi, S., Ismail, M. H., & Sofwani, A. (2016). Konsep dan kajian teori perumusan kebijakan publik. *Jurnal Review Politik*, 6(2), 195–224.
- Natika, L., Putri, G. N., Perhubungan, D., & Subang, K. (2021). Evaluasi kebijakan pengujian kendaraan umum dan barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Subang (Vol. 3, Issue 1).
- Nurfadillah, Kiki Rasmala Sani, & Abdul Wahid. (2021). Kebijakan transportasi publik dalam meningkatkan pelayanan terhadap masyarakat: Studi kasus penggunaan TransJogja. *Sawala Jurnal Administrasi Negara*, 11(1), 54–66.
- Perencanaan, B., Daerah, P., Pengembangan, D., & Widyastuti, I. H. (n.d.). Pemerintah Kota Surabaya pengembangan transportasi Kota Surabaya.
- Widaningsih, M., Vebritha, S., & Muharam, H. (2022). Implementasi kebijakan dan komunikasi antar organisasi dalam optimalisasi kelembagaan Dinas Perijinan dan Penanaman Modal. *Journal of Social and Policy Issues*, 2(4). <https://doi.org/10.35308/xxxxx>
- Yalia Balai Pengkajian dan Pengembangan Komunikasi dan Informatika Bandung, M., & Litbang SDM, B. (2014). Implementasi kebijakan pengembangan dan pemberdayaan lembaga sosial media tradisional di Jawa Barat. *The Implementations of Development and Empowerment of Traditional Social Media in West Java*.
- Zakirin, M., & Arifin, J. (n.d.). Evaluasi kebijakan dilihat dari aspek dampak Program Keluarga Harapan (PKH) di Desa Hayaping Kecamatan Awang Kabupaten Barito Timur (Studi kasus pada komponen pendidikan).