

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Lonjakan populasi penduduk perkotaan yang berasal dari urbanisasi cepat yang dilakukan oleh masyarakat pedesaan yang menginginkan peningkatan kualitas hidup dan kesempatan kerja, telah mengakibatkan peningkatan jumlah kendaraan bermotor. Kendaraan-kendaraan ini berfungsi sebagai sarana penting untuk mendukung berbagai kegiatan masyarakat, yang berkontribusi pada akumulasi transportasi pribadi yang signifikan. Transportasi perkotaan berfungsi sebagai pilar penting bagi mobilitas penduduk dan angkutan barang di perkotaan, yang memainkan peran kunci dalam memfasilitasi kegiatan ekonomi dan mendukung pembangunan perkotaan yang terus meningkat. Salah satu konsekuensi yang tidak dapat dihindari dari pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi adalah kemacetan lalu lintas, yang disebabkan oleh berkurangnya kapasitas jalan.

Peningkatan volume kendaraan bermotor, tanpa diimbangi dengan upaya untuk meningkatkan jaringan dan kapasitas jalan, menandakan bahwa sistem jalan secara keseluruhan sedang berjuang untuk mengimbangi peningkatan jumlah pemilik kendaraan pribadi. Adisasmita (2011) memperkuat situasi ini dengan menjelaskan bahwa peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi di Indonesia diproyeksikan tumbuh sekitar 10% per tahun. Di sisi lain, laju pembangunan jalan baru jauh lebih lambat, rata-rata hanya sekitar 0,05% per tahun, yang merupakan faktor signifikan yang berkontribusi terhadap kemacetan lalu lintas. Kemacetan lalu lintas diakibatkan oleh pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak proporsional dibandingkan

dengan laju pembangunan jalan baru. Jika kemacetan ini terus berlanjut dan tidak dapat diatasi, hal ini dapat menyebabkan terhentinya lalu lintas kendaraan bermotor, yang mengakibatkan kemacetan total.

Kondisi lalu lintas yang berlebihan dan kemacetan merupakan hal yang umum terjadi di kota-kota besar di Indonesia. Kemacetan lalu lintas merupakan masalah yang meluas di kota-kota besar di Indonesia seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar, dan lain-lain. Tanpa adanya pembaruan yang signifikan terhadap jaringan dan kapasitas jalan, kemacetan di kota-kota metropolitan ini akan terus berlanjut dan memburuk setiap tahunnya. Kelumpuhan lalu lintas secara menyeluruh akan memberikan dampak terhadap penyelenggaraan pelayanan perkotaan serta berbagai kegiatan dan pembangunan di daerah perkotaan akan mengalami kelumpuhan secara menyeluruh.

Di era globalisasi yang penuh dengan tantangan, pemerintah harus berusaha untuk memberikan layanan publik yang unggul, berkualitas, dan berpusat pada pengguna untuk meningkatkan daya saing, khususnya di sektor jasa. Layanan publik dalam sektor ini, meskipun tidak berwujud, secara signifikan berdampak pada pengguna dan semakin mendapat perhatian, terutama di bidang transportasi. Adisasmita (2011) sebagaimana dikutip oleh Fatimah (2019), mendefinisikan transportasi sebagai sarana yang menghubungkan area produksi dengan pasar, yang pada dasarnya menjembatani kesenjangan antara produsen dan konsumen.

Menilai kualitas transportasi umum melibatkan berbagai parameter, termasuk keselamatan, kecepatan, keterjangkauan, dan kenyamanan bagi pengguna. Angkutan umum, yang sering disebut sebagai angkutan publik, memainkan peran penting dalam

mendorong pembangunan ekonomi dan industrialisasi di suatu wilayah. Menurut Kusuma (2020) yang dikutip oleh Permata (2023), keberadaan transportasi yang efisien sangat berpengaruh terhadap perkembangan ekonomi suatu daerah, memudahkan akses masyarakat ke daerah tujuan dan memfasilitasi kelancaran aktivitas sehari-hari.

Transportasi umum di Indonesia sendiri belum dimanfaatkan sepenuhnya oleh masyarakat. Hal ini berbeda dengan transportasi umum di beberapa negara, khususnya negara maju, seperti Singapura dan Korea Selatan. Sejak tahun 2004, pemerintah Korea Selatan melakukan berbagai reformasi pada bidang transportasi publik dengan mulai membangun manajemen angkutan umum yang disebut dengan *Transport Operation and Information Service* (Topis) dan manajemen lalu lintas, termasuk transportasi umum di Kota Seoul dapat dipantau melalui ratusan CCTV (*Closed Circuit Television*) yang terpasang di setiap sudut kota. Saat ini, mayoritas masyarakat Korea Selatan memanfaatkan transportasi umum untuk memudahkan mobilitas.

Pemerintah Singapura juga melakukan hal yang sama seperti yang telah dilakukan oleh Pemerintah Korea Selatan pada transportasi publik negara mereka. Pada awalnya, transportasi publik di Singapura tidak jauh berbeda dengan sistem transportasi di Indonesia. Khalifah (2015) sebagaimana dikutip oleh Sulistyowati (2019) menjelaskan bahwa saat ini Singapura telah memiliki transportasi massal sebanyak 4.500 bus dengan total 300 rute perjalanan secara umum dan setiap harinya melayani sebanyak 3,6 juta orang penumpang. Untuk dapat mencapai sistem transportasi yang baik, tentu saja perlu adanya dukungan dari kebijakan negara dan

harus memiliki strategi perencanaan jangka panjang dan tata guna lahan agar sistem transportasi publik dapat terintegrasi dengan baik.

Pemerintah Indonesia dapat melakukan peningkatan terhadap layanan transportasi umum agar dapat mencapai sistem transportasi yang baik. Setelah melakukan peningkatan pada layanan transportasi umum dan masyarakat dapat mempercayakan segala mobilitas dengan menggunakan transportasi umum, maka pemerintah dapat mengatasi masalah kemacetan lalu lintas yang semakin parah, terutama dengan mempertimbangkan peningkatan daya beli masyarakat setiap tahunnya. Dengan berinvestasi pada transportasi umum, pemerintah juga berkontribusi dalam mengurangi polusi udara yang dihasilkan dari emisi kendaraan. Laporan *World Air Quality (IQAir)* tahun 2022 menempatkan Indonesia sebagai salah satu negara dengan polusi udara tertinggi di Asia Tenggara, dan berada di peringkat ke-26 secara global. Penyediaan layanan transportasi umum yang baik merupakan komponen penting dari keseluruhan desain layanan publik, terutama di daerah perkotaan dengan mobilitas penduduk yang tinggi, seperti Kota Surabaya.

Kota Surabaya, ibukota Provinsi Jawa Timur, memiliki luas 326,36 km<sup>2</sup> dan memiliki populasi sebesar 3 juta jiwa, menjadikannya salah satu kota terpadat di Jawa Timur. Kekuatan ekonomi Surabaya memberikannya peran penting dalam membentuk kebijakan pembangunan Jawa Timur, termasuk strategi transportasi publik. Sebagai kota metropolitan yang besar, Surabaya membutuhkan sistem transportasi umum yang efisien untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Surabaya, bersama dengan Bandung dan Jakarta, menghadapi masalah kemacetan lalu lintas yang cukup besar, yang mengarah pada tantangan besar. Salah satu penyebab utama kemacetan lalu lintas di

Surabaya yang semakin parah adalah meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, sementara kapasitas jalan tetap terbatas.

Apabila hal ini tidak diimbangi dengan melakukan pengembangan pada jaringan dan daya tampung jalan akan mengisyaratkan bahwa sistem jaringan jalan pada Kota Surabaya ini secara keseluruhan sudah tidak sanggup lagi menopang kendaraan yang ada.

**Tabel 1.1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya Tahun 2018-2020**

<b>Tahun</b>	<b>Mobil</b>	<b>Motor</b>
2018	469.276	2.342.887
2019	495.596	2.517.449
2020	503.066	2.599.332

Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur, 2023

Maka dari itu, sarana angkutan publik memiliki peranan penting untuk dapat menunjang segala aktivitas manusia, karena kehadiran transportasi publik dapat mampu memberikan manfaat yang signifikan bagi semua lapisan masyarakat. Transportasi publik ini sifatnya tidak hanya untuk melancarkan segala aktivitas perpindahan aktivitas dari satu tempat ke tempat lainnya, tetapi dapat juga mengurangi terjadinya kemacetan lalu lintas yang nantinya hal ini akan memberikan dampak pada perekonomian pada suatu daerah. Sebelum menjalarnya transportasi *online* pada kota-kota besar, tak terkecuali Kota Surabaya, kebutuhan akan angkutan publik ini dilayani oleh bus, mikrolet, bemo, taksi, becak, dan kereta api. Dengan adanya berbagai macam jenis moda transportasi publik yang disediakan untuk masyarakat, tidak membantu permasalahan mengenai kepadatan lalu lintas di Kota Surabaya, khususnya pada jalanan utama.

Angkutan umum di Kota Surabaya, seperti mikrolet dan angkot, perlahan-lahan mengalami penurunan jumlah kendaraan yang beroperasi karena adanya kenaikan bahan bakar minyak (BBM) dan pasca pandemi covid-19. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya, jumlah angkutan umum yang telah memiliki izin trayek sebanyak 508 angkot dan 89 bus kota. Adanya penurunan pada jumlah mikrolet dan angkot yang beroperasi bahkan beberapa rute sudah tidak beroperasi lagi, seperti rute T2 (Joyoboyo-Kenjeran-Wisma Permai), Rute O (Kalimas Barat-Keputih), rute JBMN (Joyoboyo-Gunung Anyar), dan beberapa rute lainnya. Penurunan pada jumlah mikrolet dan angkot ini menyebabkan 306 pemilik angkot mengubah peruntukan angkutan umum menjadi kendaraan pribadi (di plat hitamkan). Sehingga hal ini menjadikan angkutan umum yang tersisa hanya menjadi 202 angkutan pada beberapa rute lyn. Hal ini kemudian dibenarkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Tundjung Iswandaru, kepada Jawa Pos:

“Tercatat ada 306 pemilik angkot yang sudah bergabung dan mengubah peruntukan angkutan menjadi kendaraan pribadi (di plat hitamkan). Sehingga masih ada sekitar 202 angkutan umum yang masih beroperasi pada beberapa rute lyn. Masih ada sekitar 164 angkot yang beroperasi. Namun, angkot-angkot tersebut tidak memenuhi kelayakan jalan dan izin trayek yang telah habis masa berlakunya.” (Sumber: <https://jawapos.com> diakses pada 28 Januari 2024 14.00 WIB)

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek Pasal 53 Ayat 1 “Pemerintah Pusat dan/atau Pemerintah Daerah menjamin ketersediaan Angkutan Massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di Kawasan Perkotaan.” Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut dapat disimpulkan bahwa pemerintah

memiliki kewajiban untuk dapat menjamin mengenai ketersediaan angkutan publik bagi masyarakat daerah tersebut. Berdasarkan peraturan tersebut, pemerintah Kota Surabaya mewujudkannya dengan mengadakan angkutan publik yang diberi nama Suroboyo Bus.

Suroboyo Bus disahkan secara langsung oleh Ibu Tri Rismaharini, selaku Walikota Surabaya, pada tanggal 7 April 2018 di Gedung Siola dan dikoordinasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Moda angkutan publik ini merupakan cerminan wajah baru dari transportasi umum di Kota Surabaya. Menurut penelitian yang dilaksanakan oleh Winaryo dan Martanto (2021) dikutip oleh Permata (2023) mengenai keberadaan Suroboyo Bus, yaitu diharapkan agar dapat digunakan sebagai salah satu preferensi untuk transportasi publik yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat lokal maupun masyarakat pendatang serta dapat menjadi penyelesaian bagi persoalan mengenai transportasi yang tengah dihadapi oleh masyarakat Kota Surabaya, khususnya setelah pemerintah Kota Surabaya gagal mengadakan MRT dan Trem karena kurangnya biaya dan anggapan bahwa hanya ada sedikit penumpang yang naik.

Suroboyo Bus saat pertama kali dioperasikan tidak langsung diberikan banyak rute trayek untuk dilalui, melainkan hanya mendapatkan tiga rute trayek yang siap melayani masyarakat Kota Surabaya. Kemunculan Suroboyo Bus diterima dengan antusias oleh masyarakat Kota Surabaya yang kemudian menjadikan penumpang Suroboyo Bus bertambah seiring berjalannya waktu.

**Tabel 1.2 Jumlah Penumpang Suroboyo Bus Tahun 2023**

Bulan (2023)	Rute Utara-Selatan	Rute Terminal Tambak Osowilangun-Unesa
Januari	141.388	19.978
Februari	125.454	16.888
Maret	136.814	17.952
April	112.022	13.679
Mei	139.653	17.092
Juni	131.866	15.709
Juli	133.990	6.295
Agustus	136.573	3.404
September	143.759	3.631
Oktober	156.520	3.937
November	153.391	4.140
Desember	159.344	4.643
<b>Total</b>	<b>1.670.774</b>	<b>127.348</b>

Sumber : Dokumen Arsip Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2024.

Pemerintah Kota Surabaya saat ini telah menghadirkan moda transportasi publik yang sifatnya ramah lingkungan, yaitu Suroboyo Bus. Tetapi dalam implementasinya, terdapat beberapa permasalahan yang dapat Pemerintah Kota Surabaya tingkatkan lagi, misalnya seperti kurangnya armada, sarana dan prasarana, infrastruktur, serta regulasi yang perlu ditingkatkan lagi oleh Pemerintah Kota Surabaya. Permasalahan mengenai kurangnya armada Suroboyo Bus inilah yang terkadang menjadi hambatan dalam pelayanan Suroboyo Bus yang mana jangkauan dari bus ini sendiri bisa dikatakan belum mencapai seluruh kawasan Surabaya dan juga untuk dapat menjangkau tempat pemberhentiann Suroboyo Bus dapat dikatakan sulit untuk sebagian masyarakat yang tempat tinggalnya jauh dari jalan raya yang dapat dilalui oleh Suroboyo Bus.

Selain itu, Suroboyo Bus, dengan dimensi lebar hampir dua setengah meter dan panjang dua belas meter, dianggap tidak praktis untuk sebagian besar jalan di Surabaya. Awalnya dirancang sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan yang semakin parah di jalan-jalan Surabaya, kenyataannya bertolak belakang dengan tujuan yang diharapkan. Suroboyo Bus justru berkontribusi terhadap penumpukan lalu lintas, terutama di titik-titik pemberhentian, terutama di jalan-jalan sempit dan persimpangan. Akibatnya, warga Surabaya terus menggunakan transportasi online sebagai alternatif yang lebih mudah diakses, mengingat kenyamanannya, terutama bagi mereka yang tinggal jauh dari jalan utama yang cocok untuk transportasi umum seperti Suroboyo Bus. Transportasi online juga menonjol karena kecepatan dan keterjangkauannya.

Menyadari berbagai tantangan yang dihadapi oleh Suroboyo Bus, terutama selama lima tahun beroperasi, Pemerintah Kota Surabaya telah menunjukkan komitmennya untuk membangun sistem transportasi umum yang berkualitas tinggi. Setelah lima tahun Suroboyo Bus beroperasi, Pemerintah Kota Surabaya memperkenalkan program angkutan pengumpan WiraWiri Suroboyo. Diatur melalui Peraturan Walikota Surabaya No. 22 Tahun 2023 tentang Tarif dan Kontribusi Sampah dalam Penggunaan Jasa Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Angkutan Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya, program WiraWiri Suroboyo diresmikan oleh Wali Kota Surabaya Eri Cahyadi pada tanggal 2 Maret 2023. Seluruh perencanaan transportasi, di bawah pengawasan langsung Dinas Perhubungan Kota Surabaya, disusun oleh Bidang Angkutan dan dikelola oleh UPTD Pengelolaan Angkutan Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Saat ini, angkutan umum di Kota Surabaya terintegrasi dengan angkutan pengumpan WiraWiri Suroboyo. Namun, untuk mencapai target yang diinginkan, dibutuhkan minimal 240 unit armada, sedangkan saat ini baru 52 unit yang beroperasi. Walikota Eri Cahyadi menegaskan rencana untuk menyediakan armada tambahan untuk angkutan pengumpan WiraWiri selama lima tahun ke depan untuk mencapai jumlah rata-rata yang diinginkan. Hal ini disampaikan dalam wawancara dengan detikJatim pada 10 Maret 2023.

“Penambahan *feeder*, sekarang 52 armada, tahun depan kita penuh lagi. Karena total sampai tahun 2028 kita membutuhkan *feeder* sekitar 240 armada. Kita akan penuh semuanya sampai dengan 2028.” (Sumber: <https://www.detik.com> diakses pada 22 September 2023 23.35 WIB)

Angkutan *feeder* ini sendiri terdiri dari 14 unit Hiace dengan jumlah kapasitas penumpang sebanyak 14 penumpang setiap unitnya dan 38 unit GrandMax dengan jumlah kapasitas penumpang sebanyak 10 penumpang setiap unitnya. Pada awalnya, hanya sekitar 39 unit armada yang dioperasikan dengan 5 rute tujuan yang berbeda dan 13 unit armada yang tersisa digunakan sebagai cadangan. Kemudian pada tanggal 10 Juli 2023, Pemerintah Kota Surabaya menambahkan 2 rute perjalanan baru dan 13 unit armada yang tersisa digunakan pada kedua rute perjalanan terbaru tersebut. Sehingga, sebanyak 52 unit armada WiraWiri Suroboyo diterjunkan pada 7 rute berbeda dan tentu saja ketujuh rute ini masih belum dapat menjangkau seluruh kawasan Kota Surabaya.

**Tabel 1.3 Rute Angkutan Feeder WiraWiri Suroboyo**

<b>Koridor <i>Feeder</i></b>	<b>Rute</b>
FD01	Benowo—Tunjungan
FD02	Mayjend Sungkono—Embong Wungu
FD03	Joyoboyo—Gunung Anyar
FD04	Penjaringan Sari—Gunung Anyar
FD05	Puspa Raya—Hr Muhammad
FD06	Joyoboyo—Lakarsantri
FD07	Terminal Bratang—Stasiun Pasar Turi

Sumber: Akun Instagram @wirawirisuroboyo, 2023.

Angkutan *feeder* WiraWiri memiliki kapasitas 10-14 orang saja untuk setiap unitnya dengan fasilitas *air conditioner* (AC), tempat duduk yang berbeda untuk penumpang perempuan, laki-laki atau umum, serta lansia. Tempat duduk yang memiliki warna merah muda khusus untuk perempuan, merah untuk lansia, dan tempat duduk berwarna hitam untuk umum. Selain perbedaan tempat duduk untuk memberikan aman dan nyaman bagi para penumpang, pada angkutan ini juga dilengkapi CCTV untuk keamanan penumpang, serta tersedianya peralatan yang dapat digunakan saat terjadi keadaan darurat, mulai dari pintu darurat, pemecah kaca, dan senter. Tidak hanya itu saja, *feeder* WiraWiri ini juga dilengkapi dengan *LED display* yang diperuntukkan untuk memberikan informasi mengenai rute *feeder* tersebut, sehingga penumpang tidak lagi kebingungan mengenai rute yang akan ditempuh oleh angkutan *feeder* WiraWiri ini.

Masyarakat Kota Surabaya sangat antusias ketika mendengar bahwa Pemerintah Kota Surabaya mengadakan transportasi massal dengan konsep *feeder* yang artinya moda transportasi massal ini akan dapat menjangkau halte-halte pemberhentian yang

tidak bisa dilalui moda transportasi dengan konsep *trunk* atau bus angkut yang memiliki kapasitas besar. Pada saat awal disahkan angkutan *feeder* WiraWiri Suroboyo, jumlah penumpang harian dapat mencapai angka 2.500 penumpang. Hal ini dibenarkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Surabaya, Tandjung Iswandaru:

“Alhamdulillah cukup bagus, tapi saya belum tahu apakah itu penumpang asli (memang membutuhkan angkutan) atau penumpang yang coba-coba saja. Tapi, total penumpangnya sekitar 2.500 orang per hari.” (Sumber: <https://www.surabaya.go.id/> diakses pada 23 September 2023 16.50 WIB)

Sebagai salah satu upaya untuk memudahkan masyarakat Kota Surabaya untuk melacak keberadaan angkutan *feeder* WiraWiri Suroboyo, Dinas Perhubungan Kota Surabaya menyatukan aplikasi WiraWiri Suroboyo dengan Suroboyo Bus, yaitu dengan menggunakan “Gobis Suroboyo”. Aplikasi ini memberikan kemudahan kepada masyarakat untuk melakukan pelacakan posisi *feeder* yang akan digunakan, informasi bank sampah yang berguna untuk menukarkan sampah botol plastik sebagai media pembayaran, informasi lokasi halte pemberhentian, serta informasi mengenai waktu kedatangan. Selain menyatukan aplikasi WiraWiri Suroboyo dengan Suroboyo Bus, Dinas Perhubungan juga menghubungkan pembayaran tiket kedua moda transportasi publik ini, sehingga diharapkan dapat memberikan kemudahan masyarakat Kota Surabaya apabila hendak berpindah moda transportasi. Selama dua jam perjalanan, masyarakat Kota Surabaya dapat berkeliling Kota Surabaya menikmati fasilitas yang dimiliki kedua moda transportasi publik hanya dengan melakukan satu kali pembayaran saja.



**Gambar 1.1 Poster Gobis Suroboyo**

Sumber: Akun Instagram @suroboyobus, 2023.

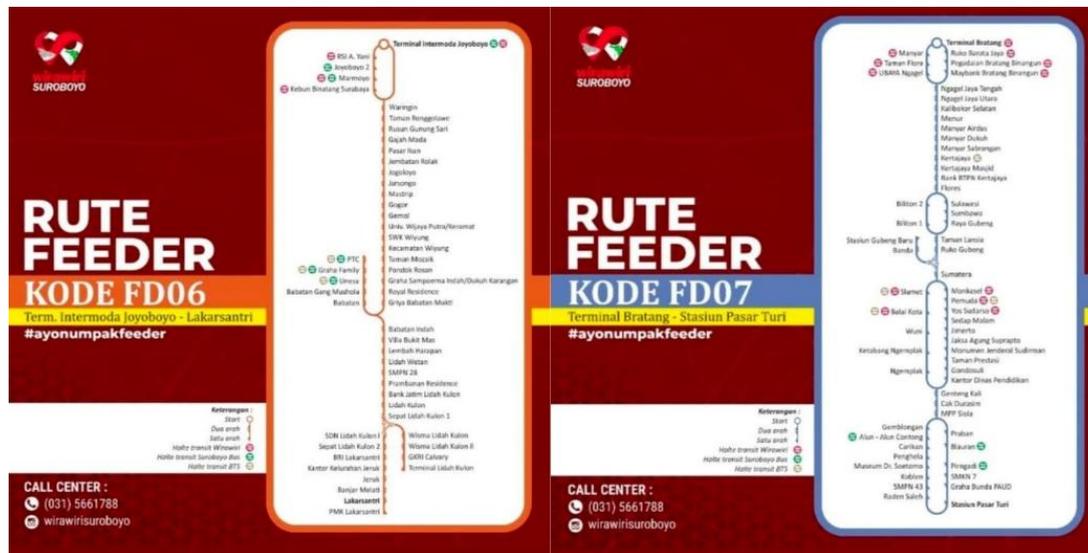
Angkutan *feeder* WiraWiri Suroboyo mendapatkan respons positif dari masyarakat Kota Surabaya karena letak pemberhentiannya angkutan *feeder* ini jauh lebih banyak apabila dibandingkan dengan Suroboyo Bus. Walaupun masih harus berjalan kaki lagi dari rumah, sekolah, kampus, ataupun tempat kerja, tetapi penumpang angkutan *feeder* ini jauh lebih mudah untuk menunggu armada WiraWiri Suroboyo. Dapat dikatakan bahwa titik pemberhentiannya angkutan ini lebih fleksibel sehingga memudahkan masyarakat untuk naik. Selain itu, waktu tunggu angkutan *feeder* WiraWiri ini juga lebih baik dibandingkan dengan Suroboyo Bus atau Trans Semanggi, tetapi waktu tunggu ini juga dapat dikatakan cukup relatif dan tidak bisa dibandingkan secara keseluruhan (Zain, 2023). Tidak hanya mengenai itu saja, waktu keberangkatan dari angkutan *feeder* WiraWiri ini selalu tepat waktu sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan.



Gambar 1.2 Rute Feeder WiraWiri Kode FD01 dan FD02  
 Sumber : Akun Instagram @wirawirisuroboyo, 2024.



Gambar 1.3 Rute Feeder WiraWiri Kode FD03 dan FD05  
 Sumber : Akun Instagram @wirawirisuroboyo, 2024.



**Gambar 1.4 Rute Feeder WiraWiri Kode FD06 dan FD07**

Sumber : Akun Instagram @wirawirusuroboyo, 2024.

Pernyataan ini didukung dengan ulasan pengalaman yang disampaikan oleh Ikrom Zain, selaku penumpang *feeder* WiraWiri Suroboyo yang diperoleh penulis dari Kompasiana yang mengatakan:

“Ketika saya akan naik di halte tersebut dan ada armada *feeder* sedang, sang kondektur atau sopir biasanya langsung menyilakan saya masuk armada dan mengatakan berapa lagi waktu berangkat. Saya pun punya kepastian akan waktu keberangkatan dan hampir selalu tepat. Jika dikatakan akan berangkat pukul 10, maka tepat pukul 10 mereka akan berangkat.” (Sumber: <https://www.kompasiana.com/> diakses pada 23 September 2023 15.30 WIB)

Angkutan *feeder* WiraWiri ini masih belum memiliki trayek khusus untuk pengoperasiannya dan masih menggunakan lajur yang sama dengan pengguna transportasi pribadi atau transportasi bermotor yang lainnya, karena *feeder* WiraWiri bisa dikatakan masih belum stabil dan masih belum memiliki banyak unit yang beroperasi. Apabila *feeder* WiraWiri yang kondisinya masih belum stabil ini dibuatkan trayek khusus, takutnya trayek tersebut akan digunakan oleh masyarakat umum untuk

menghindari kemacetan lalu lintas. Sehingga tidak jarang *feeder* ini mengalami keterlambatan sampai ke halte tujuan karena terjebak dalam kemacetan lalu lintas Kota Surabaya. Kenyataannya, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek pada Pasal 53 Ayat 3 telah dijelaskan bahwa angkutan massal berbasis jalan harus didukung dengan:

- a. Mobil Bus yang berkapasitas angkut massal;
- b. Lajur khusus;
- c. Trayek Angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan Trayek Angkutan Massal; dan
- d. Angkutan pengumpan.

Pengenalan *Feeder WiraWiri* diantisipasi untuk memfasilitasi mobilitas masyarakat dan mengatasi masalah kemacetan yang meningkat di Kota Surabaya. Namun, kenyataan di lapangan bertolak belakang dengan harapan tersebut. *Feeder WiraWiri* berkontribusi terhadap kemacetan lalu lintas, terutama pada titik-titik pemberhentian, terutama pada jam-jam sibuk. Kendaraan menumpuk di jalan, sehingga menghambat *feeder* untuk melakukan pemberhentian terjadwal. Selain itu, beberapa halte tidak memiliki konstruksi fisik, dengan hanya rambu-rambu yang menunjukkan keberadaannya, sehingga tidak layak bagi penumpang. Kondisi halte yang tidak memadai ini menimbulkan kekhawatiran akan kenyamanan dan keselamatan penumpang, sehingga perlu mendapat perhatian khusus dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Angkutan Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki peran ganda, yaitu sebagai regulator dan operator feeder WiraWiri yang berfungsi sebagai angkutan umum di Kota Surabaya. Dalam kapasitasnya sebagai regulator, unit ini bertanggung jawab untuk menetapkan standar operasional dan peraturan kebijakan yang mengatur feeder WiraWiri. Sementara itu, sebagai operator, unit ini mengelola dan mengoperasikan feeder WiraWiri, menangani pemeliharaan dan perbaikan rutin untuk memastikan kelangsungan hidup dan keamanannya.

Pengenalan feeder WiraWiri di Kota Surabaya dibayangkan sebagai sebuah solusi terhadap tantangan seputar transportasi pengumpan publik. Namun, implementasi praktis menunjukkan banyak kekurangan dalam penyediaan layanan dan fasilitas, sehingga tidak memadai untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan angkutan umum pengumpan. Keterbatasan feeder WiraWiri terutama terkait dengan kendala keuangan, yang berdampak pada berbagai aspek layanannya, termasuk akuisisi armada, infrastruktur halte, dan ketiadaan jalur khusus untuk angkutan umum. Sebagai operator feeder WiraWiri, Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Surabaya ditugaskan untuk meningkatkan layanan, terutama dalam hal penyediaan jalur khusus untuk feeder WiraWiri. Hal ini akan mengurangi kemacetan saat penumpang turun di halte dan mencegah feeder WiraWiri terjebak kemacetan yang menyebabkan keterlambatan ke lokasi pemberhentian berikutnya.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka peneliti bertujuan untuk mendeskripsikan serta menganalisis penelitian dengan judul: **“Implementasi**

## **Program Angkutan Feeder WiraWiri Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat Di Kota Surabaya.”**

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan paparan yang telah penulis berikan pada latar belakang di atas, maka dapat disimpulkan bahwa permasalahan yang akan diteliti adalah Bagaimana Implementasi Program Angkutan *Feeder* WiraWiri Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan paparan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini memiliki tujuan untuk mendefinisikan dan menganalisis implementasi program angkutan *feeder* WiraWiri sebagai sarana transportasi publik penunjang mobilitas masyarakat di Kota Surabaya.

### **1.4 Manfaat Penelitian**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, baik penulis sendiri, dinas atau lembaga yang menjadi objek penelitian ini, kalangan akademis, maupun masyarakat umum mengenai bagaimana implementasi program angkutan *feeder* WiraWiri sebagai sarana transportasi publik penunjang mobilitas masyarakat di Kota Surabaya.

#### **1. Manfaat Teoritis**

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan teoritis yang berkaitan dengan implementasi program angkutan *feeder* WiraWiri sebagai sarana transportasi publik penunjang mobilitas masyarakat di Kota Surabaya.

## 2. Manfaat Praktis

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan serta memberikan pengetahuan dan wawasan mengenai implementasi program angkutan *feeder* WiraWiri sebagai sarana penunjang mobilitas masyarakat di Kota Surabaya yang dikelola langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.