

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Setelah melakukan serangkaian penelitian dan analisis yang mendalam maka dapat ditarik kesimpulan bahwa jumlah keseluruhan pegawai Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebanyak 1.942 orang dengan persentase 88,16% pegawai berjenis kelamin laki-laki dan 11,84% pegawai berjenis kelamin perempuan. Selain itu, sebanyak 30,8% merupakan sopir dan 27,4% merupakan *helper*. Dari awal diluncurkan, jumlah persentase penumpang *Feeder WiraWiri* terus mengalami peningkatan dengan jumlah persentase terbanyak berada pada rute trayek Terminal Benowo—Tunjungan dengan jumlah persentase 39,17% dan rute trayek dengan penumpang paling sedikit adalah rute trayek Puspa Raya—HR Muhammad dengan persentase 5,64% dari total keseluruhan rute trayek yang saat ini beroperasi. Maka dapat disimpulkan bahwa hasil dari penelitian mengenai Implementasi Angkutan *Feeder WiraWiri* Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya telah terimplementasi tetapi masih kurang maksimal dan membutuhkan perhatian lebih dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk dapat memberikan kenyamanan bagi masyarakat yang menggunakan *Feeder WiraWiri* sebagai sarana transportasi publik penunjang mobilitas masyarakat di Kota Surabaya.

Untuk dapat mengetahui bagaimana gambaran secara rinci mengenai kinerja implementasi, maka digunakan model implementasi menurut G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rodinelli (Subarsono, 2021) yang memiliki 4 variabel, yaitu

kondisi lingkungan, hubungan antar organisasi, sumber daya organisasi, serta karakteristik dan kemampuan agen pelaksana.

Kondisi lingkungan dalam pelaksanaan Implementasi Angkutan *Feeder WiraWiri* Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya, meliputi halte yang digunakan sebagai tempat untuk menunggu armada *Feeder WiraWiri* atau sebagai tempat pemberhentian. Halte yang digunakan sebagai tempat untuk menunggu atau tempat pemberhentian beberapa masih belum memenuhi standar, yaitu hanya berupa *sign bus stop* dan tidak ada atap yang melindungi, sehingga menyebabkan penumpang akan langsung terkena panas matahari dan akan kehujanan ketika musim hujan tiba. Dapat disimpulkan bahwa kondisi lingkungan masih belum mendukung untuk melaksanakan Implementasi Angkutan *Feeder WiraWiri* Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya, karena fasilitas yang diperuntukan untuk penumpang masih dapat dikatakan belum memadai.

Pada indikator hubungan antar organisasi menunjukkan bahwa hubungan antara Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan pihak lain, seperti Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Lingkungan Hidup, dan Badan Layanan Umum Daerah telah berjalan dengan baik. Kemudian, dalam lingkup internal Dinas Perhubungan Kota Surabaya, yaitu pelaksana program sudah cukup baik. Dinas Perhubungan Kota Surabaya membagi ke dalam dua kelompok, yaitu kelompok besar dan kecil untuk memudahkan proses komunikasi. Dapat disimpulkan bahwa hubungan antar organisasi dalam proses Implementasi Angkutan *Feeder WiraWiri* Sebagai

Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya telah terimplementasi dengan maksimal.

Terkait dengan sumber daya organisasi dalam Implementasi Angkutan *Feeder WiraWiri* Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya telah terimplementasi tapi masih kurang maksimal, terutama dalam sumber daya non-manusia, seperti sumber daya armada dan aplikasi GOBIS Suroboyo. Sumber daya armada yang dimiliki oleh *Feeder WiraWiri* dapat dikatakan masih kurang dan trayek yang dilalui masih sedikit karena terbatasnya anggaran yang diberikan oleh Pemerintah Kota Surabaya, sehingga *Feeder WiraWiri* masih belum dapat dikatakan sarana transportasi penunjang mobilitas masyarakat di Kota Surabaya. Selain itu, aplikasi GOBIS Suroboyo masih belum dapat menunjang pada seluruh jenis ponsel, terkhususnya ponsel dengan sistem *ios*, karena Pemerintah Kota Surabaya masih belum memiliki sistem yang dapat menunjang sistem *ios*.

Karakteristik agen pelaksana menunjukkan bahwa dalam melaksanakan Implementasi Angkutan *Feeder WiraWiri* Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya masih belum terimplementasi dengan baik. Dinas Perhubungan Kota Surabaya masih belum dapat menyediakan trayek khusus yang hanya dapat dilalui oleh transportasi umum karena terbatasnya anggaran yang diberikan oleh Pemerintah Kota Surabaya, sehingga menyebabkan *Feeder WiraWiri* tidak tepat waktu karena terhalang kemacetan lalu lintas.

Dapat ditarik kesimpulan berdasarkan teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rodinelli bahwa implementasi *Feeder WiraWiri* sebagai transportasi publik di

Kota Surabaya telah terimplementasi tetapi masih kurang maksimal, yaitu pada bagian kondisi lingkungan yang masih belum dapat dikatakan memenuhi standar, seperti halte pemberhentian yang tidak memiliki atap atau bangunan fisik, sumber daya organisasi yang masih membutuhkan peningkatan dan pengembangan lebih lanjut, serta karakteristik dan kemampuan agen pelaksana yang masih belum bisa menyediakan trayek khusus yang hanya dapat digunakan oleh transportasi umum, sehingga tidak lagi terjebak kemacetan lalu lintas yang menyebabkan keterlambatan untuk mencapai halte pemberhentian selanjutnya. Hubungan antar organisasi pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah berjalan dengan maksimal dengan membuat kelompok-kelompok sehingga memudahkan proses komunikasi.

5.2 SARAN

Implementasi Angkutan *Feeder* WiraWiri Sebagai Sarana Transportasi Publik Penunjang Mobilitas Masyarakat di Kota Surabaya secara umum telah terimplementasi dengan baik, tetapi masih terdapat beberapa hal yang perlu mendapatkan perhatian khusus. Maka dari itu, penulis akan memberikan saran serta masukan yang bersifat membangun, khususnya bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk dapat meningkatkan kinerja Implementasi Angkutan *Feeder* WiraWiri. Saran tersebut antara lain:

1. Sehubungan dengan permasalahan yang telah disampaikan, penulis memberikan saran terkait pembangunan serta pemerataan fasilitas halte sehingga tidak adanya ketimpangan antara rute Terminal Intermoda

Joyoboyo—Gunung Anyar dengan *Park and Ride* (PNR) Mayjend Sungkono—Balaikota.

2. Hubungan antar organisasi pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah berjalan dengan baik, tetapi masih membutuhkan peningkatan agar proses komunikasi pada internal dan eksternal Dinas Perhubungan Kota Surabaya dapat berjalan dengan maksimal.
3. Dapat dilaksanakan pelatihan mengenai keselamatan berkendara terhadap petugas lapangan, khususnya sopir agar tidak lagi mengebut di jalan raya, karena hal ini akan membahayakan penumpang dan pengguna jalan raya lainnya dan juga pengawasan yang lebih ketat kepada petugas lapangan agar dapat memberikan pelayanan maksimal kepada penumpang.
4. Diharapkan Pemerintah Kota Surabaya dapat memberikan anggaran yang cukup agar Dinas Perhubungan Kota Surabaya dapat memberikan trayek khusus yang hanya bisa dilalui oleh transportasi umum sehingga tidak lagi terjebak kemacetan lalu lintas dan memperluas trayek yang dilalui oleh *Feeder WiraWiri*, karena tidak semua daerah Kota Surabaya dilalui oleh *Feeder WiraWiri*, salah satunya Surabaya Utara masih belum memiliki trayek transportasi umum yang nyaman.