

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam kehidupan bermasyarakat untuk berpindah dari suatu titik asal ke suatu tujuan, seperti perjalanan dari rumah ke sekolah atau ke tempat kerja, maka transportasi umum sangatlah penting dalam upaya mencapai tujuan pembangunan ekonomi. Dengan adanya transportasi umum memudahkan masyarakat untuk berpindah tempat. Namun dengan banyaknya transportasi (kendaraan pribadi) membuat Sebagian besar kota di Indonesia mengalami kemacetan.

Tak terkecuali Kota Surabaya yang dimana Kota Surabaya termasuk kota terbesar kedua di pulau Jawa setelah Jakarta. Dengan menggunakan angkutan umum di Indonesia adalah pilihan lain untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Selain itu, kemacetan lalu lintas memakan waktu. Kurangnya fasilitas dan infrastruktur yang memadai, kemungkinan bahwa beberapa pilihan transportasi umum tidak banyak atau tidak memadai untuk memenuhi kebutuhan penduduk kota, sulitnya mendapatkan armada dan rute yang cukup, serta permasalahan kebersihan, kenyamanan, dan keamanan adalah hal-hal yang perlu diperhatikan. beberapa permasalahan seputar transportasi umum di surabaya. Ini dapat mempengaruhi pengalaman penumpang dan mengurangi daya tarik transportasi publik, kurangnya integrasi sistem transportasi yang tidak terintegrasi dengan baik antara berbagai moda transportasi (bus, trem, kereta api, dll.) dapat menyulitkan perpindahan antarmoda, memperpanjang waktu perjalanan, dan meningkatkan

ketidaknyamanan, keterbatasan aksesibilitas beberapa daerah mungkin sulit diakses menggunakan transportasi publik, sehingga orang-orang lebih memilih kendaraan pribadi, kurangnya kesadaran tentang transportasi ramah lingkungan pemahaman tentang transportasi ramah lingkungan dan promosi penggunaan transportasi berkelanjutan mungkin masih kurang, yang dapat mempengaruhi minat masyarakat untuk beralih ke moda transportasi yang lebih ramah lingkungan.

Pembangunan infrastruktur berupa sarana dan prasarana merupakan kewajiban pemerintah sebagai upaya memenuhi kebutuhan masyarakat pada era globalisasi. Akan tetapi dengan adanya keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah menjadikan kebutuhan bekerjasama dengan investor atau pihak swasta sangatlah diperlukan untuk membangun dan mengembangkan sarana dan prasarana sebagai bentuk nyata pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat

Guna mewujudkan pembangunan infrastruktur dan pelayanan yang tujuannya untuk mensejahterakan masyarakat, terciptanya konsep *Publik Private Partnership* (PPP), ini merupakan kerjasama antara pemerintah dengan pihak investor atau swasta untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. *Public Private Partnership* (PPP) merupakan mekanisme pembiayaan alternatif dalam pengadaan pelayanan publik yang telah digunakan secara luas diberbagai negara yang khususnya dipakai dinegara maju. *Public Private Partnership* merupakan hubungan berbasis kontrak menentukan secara rinci tanggung jawab dan kewajiban masing masing mitra. Dalam kontrak kerjasama tersebut disebutkan secara jelas dan detail bagaimana bentuk perjanjian dan segala kewajiban yang harus dipenuhi masing masing pihak. *Public Private Partnership* juga dapat diartikan sebagai kerangka kerja yang

melibatkan sektor swasta dan pemerintah yang memiliki peran masing masing. Pihak swasta sebagai investor dengan keahlian teknik, operasional dan inovasi dan peran pemerintah sebagai pembuat peraturan atau kebijakan dalam pembangunan tersebut.

Menurut data yang dikumpulkan oleh Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia hingga 12 Mei 2023, provinsi Jawa Timur memiliki jumlah kendaraan terbanyak di seluruh Indonesia. Menurut Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (2023), jumlah kendaraan di Jawa Timur mencapai 15,91%, atau 24,68 juta unit, yang merupakan jumlah terbesar dari 34 provinsi Indonesia. Mobil ini melewati banyak kota besar di Jawa Timur, termasuk ibu kota provinsi Jawa Timur, Surabaya.

Dalam Laporan Lalu Lintas Global 2021, perusahaan analisis transportasi INRIX menobatkan Surabaya sebagai kota termacet di Indonesia pada tahun 2021, mengungguli Jakarta. Surabaya berada di peringkat ke-41 secara global, sedangkan ibu kota Indonesia berada di peringkat 222. Namun, INRIX hanya mencakup lima kota di Indonesia dalam laporan ini. Surabaya, Jakarta, Denpasar, Malang, dan Bogor adalah lima kota tersebut.

Tabel 1.1 Kota Termacet Di Indonesia

Ranking Negara (2021)	Kota	Ranking Global (2021)	Ranking Global (2020)	Jam Terbuang Akibat Kemacetan (Dalam Setahun)	Perubahan Jam Terbuang Dibanding Sebelum Pandemi Covid-19
1	Surabaya	41	361	62	72%
2	Jakarta	222	55	28	-81%
3	Denpasar	291	142	31	-48%
4	Malang	334	46	29	-49%
5	Bogor	821	1014	7	-224%

Sumber: Perusahaan Analisis Transportasi INRIX

Dengan asumsi 365 hari dalam setahun, estimasi INRIX menunjukkan bahwa

kemacetan di Surabaya menyebabkan 62 jam waktu terbang sia-sia setiap tahun. Ini berarti bahwa setiap hari, kemacetan di Surabaya menyebabkan 10 menit waktu terbang sia-sia. Dibandingkan dengan empat kota lainnya di Indonesia yang termasuk dalam laporan ini, yang semuanya mencatat penurunan, Surabaya mencatat peningkatan waktu terbang sebesar 72% pada tahun 2021.

Pemerintah telah berupaya menyediakan layanan transportasi publik di Kota Surabaya, baik pemerintah pusat, pemerintah provinsi maupun Pemerintah Kota Surabaya. 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 Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya berjumlah sebanyak 28 unit dan beroperasi pada 3 trayek berbeda. 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 1.2 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 menciptakan Angkutan Masal Cepat (AMC) yang akan diintegrasikan dengan angkutan umum di kota tersebut. Istilah "trunk" (bus pengangkut berkapasitas tinggi) dan "feeder" (transportasi pengumpan

berkapasitas kecil) akan digunakan oleh AMC. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum Kendaraan Bermotor dapat mendukung gagasan tersebut.

Angkutan trunk dimulai oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan dikenal sebagai Suroboyo Bus pada 7 April 2018. Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini meresmikannya (Tempo.co, 2018). Program Suroboyo Bus unik karena Anda dapat membayar dengan menukar botol plastik. Penukaran sampah plastik dapat ditemukan di Terminal Bungurasih, Taman Mayjend Sungkono, dan Ridedan Jembatan Merah (Rahaju et al., 2020:8).

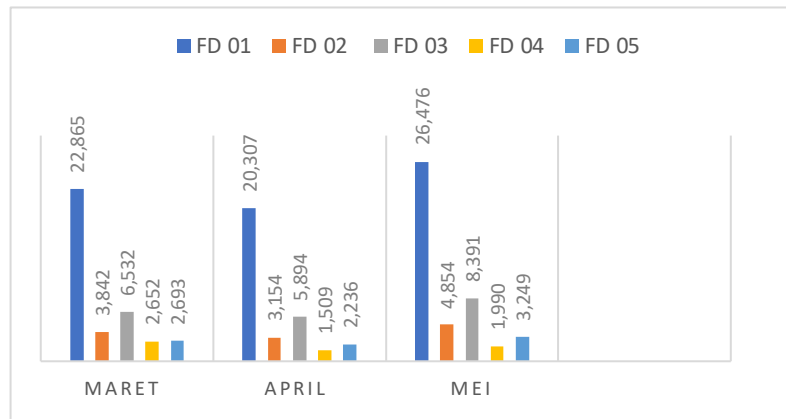
Lima tahun setelah peluncuran Suroboyo Bus sebagai angkutan trunk, Dinas Perhubungan Kota Surabaya menunjukkan komitmennya untuk menyediakan transportasi berkualitas tinggi dengan meluncurkan angkutan feeder yang kemudian dikenal sebagai Wira Wiri Suroboyo. Peraturan Walikota Surabaya Nomor 22 Tahun 2023 mengatur Program Wira Wiri Suroboyo. Tarif dan kontribusi sampah untuk layanan yang disediakan oleh Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya diatur dalam peraturan ini.

Wali Kota Surabaya Eri Cahyadi meresmikan program Wira Wiri Suroboyo pada 2 Maret 2023 (Surabaya.go.id, 2023). Perencanaan transportasi secara keseluruhan dibuat oleh Bidang Angkutan dan dikelola oleh UPTD Pengelolaan Transportasi Umum. Namun, pada tahap pengelolaan, Bidang Angkutan tidak melakukan pengawasan, sehingga beberapa rencana yang telah dibuat tidak dijalankan.

Angkutan feeder ini terdiri dari 38 Gran Max dengan kapasitas 10 penumpang dan 14 Hiace dengan kapasitas 14 penumpang per unit. Dari 52 unit Wira Wiri Suroboyo, 39 langsung digunakan pada lima rute berbeda, dan 13 unit yang tersisa digunakan pada dua rute baru pada 10 Juli 2023 (Akun Instagram @wirawirisuroboyo, 2023). Dengan demikian, total 52 unit telah digunakan pada 7 rute berbeda. Jaringan transportasi Kota Surabaya tidak dapat dipenuhi oleh ketujuh rute ini.

Terintegrasi dengan Suroboyo Bus, Wira Wiri Suroboyo memungkinkan penumpang berpindah moda dengan mudah. Dengan integrasi tiket, penumpang dapat menikmati fasilitas Wira Wiri Suroboyo dan Suroboyo Bus selama dua jam dengan membayar sekaligus karena dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya (Surabaya.go.id, 2023).

Dari Maret hingga Mei 2023, rute FD01 dengan rute Terminal Benowo-Tunjungan mengangkut paling banyak penumpang, menyumbang 41,79% dari total penumpang dari lima rute. Jumlah penumpang Wira Wiri Suroboyo pada bulan Maret, ketika program ini dimulai, adalah 38.584. Namun, pada bulan April, seluruh rute mengalami penurunan sebesar 16,57% dibandingkan dengan bulan Maret, dan pada bulan Mei, jumlah penumpang meningkat sebesar 26,38% dibandingkan dengan bulan April. Dengan mempertimbangkan populasi Kota Surabaya sebesar 3.157.126 orang, jumlah penumpang pada bulan Maret-Mei adalah 38.584.



Gambar 1.1 Jumlah Penumpang Wira Wiri Suroboyo Pada Bulan Maret – Mei 2023

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya 2023

Salah satu faktor yang mungkin tidak adanya fasilitas yang memadai adalah alasan lain mengapa masyarakat ingin mencoba program ini. Ketika fasilitas transportasi umum membuat orang merasa nyaman menggunakannya, orang lain akan lebih cenderung menggunakan transportasi umum. Sebaliknya, ketika fasilitas transportasi umum membuat orang merasa kurang nyaman dengan layanan yang ditawarkan oleh transportasi umum, orang lain akan lebih cenderung menggunakan transportasi pribadi. Peneliti berpendapat bahwa penelitian tambahan diperlukan tentang perubahan peraturan transportasi publik Kota Surabaya. Oleh karena itu, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“Penyediaan Layanan Transportasi Publik Wira Wiri Suroboyo di Kota Surabaya Melalui Perspektif *Public Private Partnership*”**.

1.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah penelitian ini, berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, adalah **“Bagaimana Penyediaan Layanan Transportasi Publik Wira Wiri Suroboyo di Kota Surabaya Melalui Perspektif *Public Private Partnership*?”**

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis Penyediaan Layanan Transportasi Publik Wira Wiri Suroboyo di Kota Surabaya Melalui Perspektif *Public Private Partnership*.

1.4 Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini, saya berharap manfaat yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Manfaat teoritis yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah dapat memberikan manfaat bagi dunia Pendidikan khususnya Prodi Administrasi Publik yang berkaitan dengan pelayanan publik yang disepakati oleh pemerintah dan diterapkan di lingkungan masyarakat.

1.4.2 Manfaat Praktis

Berdasarkan tujuan penelitian di atas, penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis sebagai berikut :

1. Bagi Penulis

Memberikan wawasan yang bermanfaat dan lebih luas dalam mengimplementasikan pengetahuan peneliti khususnya mengenai penyediaan layanan transportasi publik yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

2. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi kepustakaan, bahan pembandingan, dan tambahan informasi yang berguna bagi mahasiswa

Universitas Pembangunan “Veteran” Jawa Timur.

3. Bagi Dinas Pehubungan Kota Surabaya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi tambahan informasi dan gambaran kepada segenap Dinas Perhubungan Kota Surabaya selaku pihak yang melakukan penyediaan layanan transportasi publik supaya dapat memperhatikan dan meningkatkan kualitas layanan transportasi publik khususnya pada program penyediaan layanan transportasi publik yang bermanfaat agar terciptanya sebuah pelayanan yang dapat menyejahterakan.