

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi umum merupakan fasilitas yang digunakan oleh masyarakat untuk kebutuhan mobilitas mereka, yang wajib dipenuhi oleh pemerintah. Di antara berbagai moda transportasi, transportasi jalan raya merupakan salah satu moda yang paling umum digunakan karena kenyamanan dan kemudahan perjalanannya. Tidak heran jika transportasi jalan raya merupakan konsumen energi terbesar yang juga memberikan kontribusi signifikan terhadap polusi yang terus meningkat. Pertumbuhan sektor transportasi memiliki dampak yang tidak diinginkan seperti kerusakan lingkungan, kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan gangguan kehidupan alam (Pradonoputro & Kozo, 2021).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Adapun dalam tataran empirisnya, penggunaan transportasi umum kota-kota di Indonesia seperti bus dan angkutan kota (angkot), semakin menurun setiap tahunnya. Undang-Undang tersebut kemudian diatur lebih lanjut melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan bahwa lalu Lintas dan Angkutan Jalan

adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Riset yang dilakukan *Transport Policy and Development Associate*, organisasi global yang berada di garis depan dalam inovasi untuk mengurangi dampak perubahan iklim bahwa penyebabnya adalah perbaikan ekonomi dan peningkatan daya beli masyarakat (ITDP, 2019). Hal ini mengakibatkan peningkatan kepemilikan kendaraan pribadi, yang menawarkan fleksibilitas pergerakan yang lebih tinggi, dan pada saat yang sama, penurunan penggunaan transportasi umum kemudian berimplikasi pada kemacetan lalu lintas yang terjadi setiap harinya.

Populasi penduduk di daerah perkotaan terus meningkat seiring dengan pesatnya arus urbanisasi, yang berdampak pada bertambahnya jumlah kendaraan bermotor secara signifikan (Arifiyananta, 2015). Pertambahan volume kendaraan ini menimbulkan dampak yang tak terhindarkan, yaitu kemacetan lalu lintas akibat berkurangnya kapasitas jalan yang tersedia. Data dari Badan Pusat Statistika Republik Indonesia (BPS RI, 2024) mendukung kondisi ini dengan menunjukkan bahwa sejak tahun 2021 hingga kini, kepemilikan kendaraan pribadi di Indonesia meningkat sekitar 10% per tahun, sedangkan pembangunan jalan baru hanya tumbuh secara lambat dengan rata-rata 0,05%.

Dalam hal populasi, penelitian Pramesti et al., (2024) mengungkapkan bahwa populasi yang padat saja tidak cukup untuk mendorong orang untuk menggunakan angkutan umum. Jika sistem angkutan umum sulit diakses dan cukup jauh dari

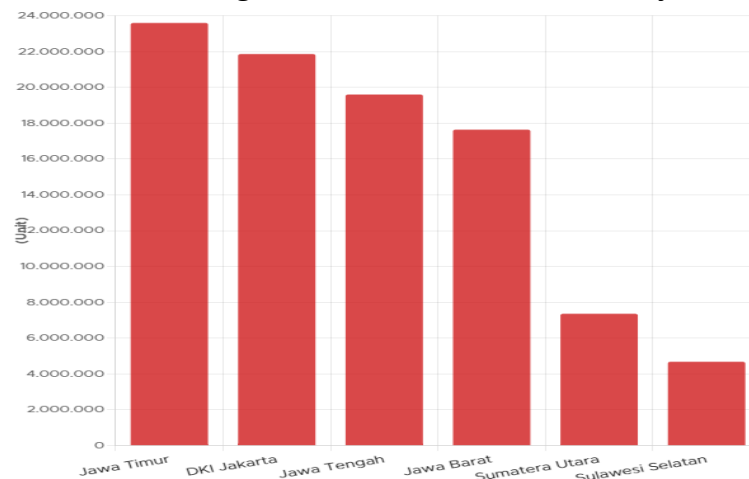
rumah mereka, mereka akan memilih opsi yang lebih baik, lebih nyaman, atau mungkin lebih murah. Kemacetan lalu lintas telah ada di daerah perkotaan sejak bertahun-tahun yang lalu. Infrastruktur transportasi dan masalah kemacetan menjadi agenda utama dalam masalah perkotaan dan memperkuat perlunya pandangan yang lebih luas dalam menangani masalah transportasi perkotaan daripada yang selama ini digunakan (Munawar, 2018).

Sebagian besar kota di Indonesia menghadapi masalah lalu lintas yang kronis, yang ditandai dengan kekacauan, kemacetan, polusi udara, kebisingan, getaran, serta menurunnya kenyamanan dan keamanan. Penyebab utamanya adalah kurang optimalnya perencanaan jaringan lalu lintas dan sistem transportasi. Selain itu, pertumbuhan penduduk yang pesat meningkatkan kebutuhan transportasi, termasuk jumlah kendaraan dan kondisi jalan yang memadai. Ketidaksesuaian antara kapasitas jalan dengan jumlah kendaraan yang terus bertambah menyebabkan berbagai permasalahan transportasi. Kemacetan lalu lintas ini telah menimbulkan berbagai tantangan serius di banyak kota di negara-negara maju (Wen, 2008 dalam Mujib et al., 2020).

Ketidakmampuan kota-kota besar di Indonesia dalam menyediakan angkutan umum yang baik ditunjukkan dengan semakin memburuknya kondisi angkutan umum dengan menurunnya kualitas pelayanan dan menurunnya jumlah penumpang angkutan umum. Ditambah lagi dengan kebijakan penyediaan angkutan massal yang cenderung memberangus atau membatasi peran angkutan yang sudah ada (bus dan angkot) (Adhi, 2018). Masalah kemacetan di Indonesia sudah berlangsung lama dan tampak sulit untuk diatasi. Setiap tahun, jumlah kendaraan bermotor terus

bertambah, yang menjadi salah satu penyebab utama kemacetan. Volume kendaraan yang melintas di jalanan sering kali melebihi kapasitas yang tersedia. Kondisi ini memerlukan perhatian serius dari pemerintah, mengingat pentingnya angkutan umum yang masih sangat dibutuhkan dan harus terus dikembangkan. Oleh sebab itu, untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum, kepadatan penduduk perlu dipadukan dengan faktor-faktor seperti aksesibilitas dan keandalan sistem transportasi secara menyeluruh.

Gambar 1.1. Provinsi dengan Kendaraan Bermotor Terbanyak di Indonesia



Sumber: Goodstats.id (2023)

Menurut laporan BPS yang dikutip oleh Goodstats.id (2023), provinsi dengan jumlah kendaraan bermotor terbanyak adalah Jawa Timur, dengan lebih dari 23 juta unit kendaraan. Mayoritas kendaraan di Jawa Timur adalah sepeda motor, yang jumlahnya lebih dari 20 juta unit. Di urutan kedua terdapat DKI Jakarta dengan total kendaraan bermotor sekitar 21 juta unit, yang juga didominasi oleh sepeda motor sebanyak 17 juta unit. Jawa Tengah menempati posisi ketiga dengan total kendaraan bermotor sekitar 19 juta unit. Kendaraan-kendaraan tersebut tersebar di

berbagai kota besar di Jawa Timur, termasuk ibu kota provinsi, yaitu Kota Surabaya.

Sebagai ibukota Provinsi Jawa Timur, Surabaya memiliki peran strategis dalam hal pemerintahan dan perekonomian. Kota ini menjadi ‘rumah’ bagi sektor-sektor industri di Jawa Timur. Disisi lain, pertumbuhan penduduk dan urbanisasi di Kota Surabaya juga menunjukkan tren meningkat setiap tahun tahunnya. Pada tahun 2017 jumlah penduduk sebesar 2,827,892 juta jiwa, kemudian meningkat pada tahun 2021 menjadi 2.880.284 juta jiwa, dan tahun 2023 meningkat 1 juta jiwa menjadi 2.987.863 juta jiwa. Hingga pertengahan maret 2024 menunjukkan angka penduduk mencapai 3.009.286 juta jiwa (Illahi, 2024). Banyaknya populasi dan tingginya pertambahan jumlah kendaraan menimbulkan beberapa masalah seperti kemacetan dan kecelakaan lalu lintas (Winaryo & Martanto, 2021).

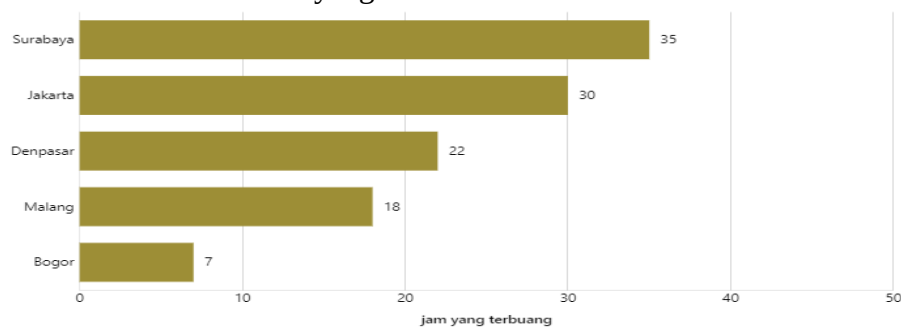
Surabaya menjadi kota metropolitan yang memiliki angka kemacetan tinggi di Indonesia pada tahun 2021 dan 2022. Hasil riset INRIX, perusahaan analisis transportasi lalu lintas asal Amerika Serikat dalam laporan Lalu Lintas Global 2021 menobatkan Kota Surabaya sebagai kota termacet di Indonesia. Posisi ini menggeser Kota Jakarta yang sebelumnya menjadi langganan daerah termacet. Di tingkat global, Surabaya menempati peringkat (*impact rank*) ke-41, sedangkan ibu kota Indonesia, Jakarta berada di peringkat 222.

Tabel 1.1. Ranking Kota Termacet di Indonesia Tahun 2021

Ranking Negara (2021)	Kota	Ranking Global (2021)	Ranking Global (2020)	Jam terbang akibat kemacetan	Perubahan jam terbang 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	335	46	29	-49%
5	Bogor	821	1014	7	-224%

Sumber: INRIX dikutip Javier (2022) dalam Tempo.co

Gambar 1.2. Daftar 5 Kota Termacet di Indonesia Berdasarkan Rata-rata Lama Waktu yang Dihabiskan Tahun 2022



Sumber: Muhamad (2023) dalam Databoks

Kemacetan di Kota Surabaya pada tahun 2021 menyebabkan 62 jam waktu pengguna jalan terbang sia-sia dalam setahun. Dengan asumsi dalam setahun terdiri dari 365 hari, maka dalam sehari kemacetan Surabaya menyebabkan pengguna jalan kehilangan waktu 10 menit secara percuma. INRIX juga mencatat, jumlah waktu terbang akibat kemacetan di Surabaya pada 2021 meningkat 72 persen. Hal itu menjadi anomali dibanding empat kota lainnya di Indonesia yang masuk dalam laporan ini, yang semuanya mencatatkan penurunan. Sementara itu, pada tahun 2022, Kota Surabaya memiliki total rata-rata durasi waktu yang terbang saat kemacetan mencapai 35 jam.

Kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya biasanya terjadi pada jam sibuk, yakni antara pukul 07.00 sampai 16.00 WIB. Kondisi ini sulit dihindari karena banyak warga yang beraktivitas, seperti berangkat bekerja, sekolah, atau melakukan kegiatan lainnya. Namun, kemacetan paling parah sering terjadi sekitar pukul 16.00 WIB saat orang-orang pulang kerja dan memadati jalanan. Salah satu faktor penyebab kemacetan adalah ketidakseimbangan antara pembangunan infrastruktur dan pertumbuhan jumlah kendaraan yang terus meningkat setiap tahun. Beberapa titik rawan kemacetan di Surabaya antara lain Bundaran Waru, Simpang Urip Sumoharjo-Basuki Rahmat, Jalan Mastrip, Bundaran Satelit, Simpang Perak Timur-Perak Barat, Simpang Kebun Binatang, serta lokasi-lokasi lain yang masih banyak tersebar di kota ini (Aryanti & Aulia, 2024).

Melansir media Suarasureabaya.net yang ditulis Syarief (2023), bahwa kondisi kemacetan di Kota Surabaya telah mendapat perhatian dari Komisi C Bidang Pembangunan DPRD Kota Surabaya yang meminta Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Surabaya menyelesaikan kemacetan lalu lintas di Kota Surabaya:

“Dishub masih memiliki PR untuk membebaskan puluhan titik jalan yang rawan macet atau padat di Surabaya. salah satu titik kemacetan berada di MERR atau Jalan Ir. H. Soekarno Surabaya, khususnya di Simpang Kedung Baruk dan Kertajaya Indah-KONI Jatim. Lahan sudah jelas statusnya. Saya mendorong segera untuk dieksekusi oleh Dishub. Sebab, mobilitas masyarakat di Jalan MERR juga sudah tinggi dan harus dikembalikan juga seperti lajur pertama” ujar Aning Rahmawati Wakil Ketua Komisi C (<https://www.suarasureabaya.net/kelanakota/2023/komisi-c-minta-pemkot-surabaya-prioritaskan-anggaran-untuk-atasi-kemacetan/> diakses pada 6 September 2024)

Hal ini dikarenakan terdapat 25 titik kemacetan lalu lintas yang ada di Kota Surabaya seperti banyaknya masyarakat yang mengeluhkan kemacetan khususnya

pada jam berangkat atau pulang kerja dan sekolah dikarenakan akan berimbas pada jumlah volume kendaraan yang akan menyebabkan kemacetan. Selain itu, banyak masyarakat yang mengeluhkan jumlah kendaraan semakin bertambah namun jalanan di Kota Surabaya semakin sempit bahkan masih terdapat parkir liar atau Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berada di pinggir jalan.

Gambar 1.3. 25 Titik Kemacetan di Surabaya



Sumber: Suarasureabaya.net (2023)

Banyaknya populasi serta penyumbang paling banyak kendaraan pribadi menyebabkan Kota Surabaya menjadi kota dengan kemacetan tertinggi. Setiap tahunnya presentase kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Surabaya semakin meningkat yang disebabkan mobilitas perkotaan juga turut meningkat. Hal ini dibuktikan dengan data jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya selama 3 (tiga) tahun terakhir:

Tabel 1.2. Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya Tahun 2021-2023

Tahun	Jumlah Kendaraan Bermotor- Mobil Penumpang	Jumlah Kendaraan Bermotor- Bus	Jumlah Kendaraan Bermotor- Truk	Jumlah Kendaraan Bermotor- Sepeda Motor	Total
2021	459.190	2.892	34.367	1.321.021	1.817.740
2022	369.173	2.406	103.915	1.385.588	1.861.082
2023	563.787	3.672	173.774	2.942.640	3.683.783

Sumber: BPS Provinsi Jawa Timur (2024)

Data dari BPS Provinsi Jawa Timur (2024) menunjukkan bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya terus meningkat selama tiga tahun terakhir, dengan lonjakan yang cukup signifikan pada tahun 2023, hampir dua kali lipat dari sebelumnya. Menurut Dharmawan (2023), peningkatan jumlah kendaraan bermotor, ketidakpatuhan pengguna jalan terhadap peraturan lalu lintas, serta adanya percampuran arus lalu lintas yang terus berlangsung (through traffic) menjadi faktor utama yang menyebabkan volume kendaraan menumpuk dan membuat jalanan di kota metropolitan semakin padat. Hal ini menunjukkan urgensi yang tinggi terkait keberadaan transportasi publik untuk mengatasi kemacetan lalu lintas.

Selain masalah kemacetan, terdapat ketimpangan dalam penyediaan fasilitas angkutan umum. Padahal, keberagaman moda transportasi umum dengan tujuan yang berbeda-beda berpotensi menarik masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi. Di Surabaya, Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Surabaya telah beroperasi sejak tahun 2018, namun cakupan layanan keduanya masih terbatas pada ruas jalan utama saja. Sementara itu, banyak jalan lain, kawasan permukiman, perkantoran, dan sekolah—yang menjadi pusat aktivitas warga—masih belum terlayani dengan baik (Arifiyananta, 2015). Oleh sebab itu, permasalahan kemacetan dan

ketimpangan angkutan umum di Kota Surabaya menjadi isu penting yang perlu diteliti lebih lanjut. Salah satu upaya kebijakan yang perlu dikaji adalah implementasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo sebagai solusi untuk mengatasi permasalahan tersebut.

Program Feeder Wira-Wiri Suroboyo mengusung konsep angkutan pengumpan yang dirancang untuk melayani warga Kota Surabaya di jalan-jalan kecil. Feeder adalah moda transportasi yang berfungsi mengangkut penumpang dari wilayah tertentu untuk kemudian disalurkan ke angkutan trayek utama (Sriastuti & Armaeni, 2016). Program ini resmi diluncurkan pada 2 Maret 2023 oleh Wali Kota Surabaya, Eri Cahyadi, dan 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 (UPTD) Pengelolaan Transportasi Umum di Dishub Kota Surabaya. Feeder Wira-Wiri Suroboyo bertujuan untuk menjangkau area pemukiman dan ruas jalan yang sempit serta terintegrasi dengan sistem transportasi yang sudah ada di Surabaya.

Armada feeder terdiri dari 14 unit Hiace dengan kapasitas 14 penumpang tiap unit dan 38 unit Grand Max yang mampu menampung 10 penumpang per unit. Dari total 52 kendaraan, 39 unit langsung beroperasi pada lima rute awal. Kemudian, pada 10 Juli 2023, dua rute tambahan dibuka dengan penambahan 13 unit kendaraan yang melayani dua rute baru tersebut. Dengan demikian, seluruh 52 unit sudah beroperasi di tujuh rute berbeda (Surabaya.go.id, 2023).

Program ini mendapat sambutan positif dari masyarakat Kota Surabaya karena hadirnya moda transportasi publik dengan konsep feeder memungkinkan

menjangkau wilayah yang tidak dapat dilalui oleh Suroboyo Bus. Hal ini tercermin dari rata-rata penggunaan angkutan pengumpan yang mencapai 2.500 penumpang setiap hari. Dapat disimpulkan bahwa Feeder Wira-Wiri diterima dengan baik oleh warga Surabaya, karena mereka sudah terbiasa menggunakan angkutan seperti angkot atau bemo (Zain, 2023).

Selain itu, berdasarkan observasi yang dilakukan pada 6 September 2024, sebagai upaya memudahkan pelacakan armada Feeder Wira-Wiri, Dinas Perhubungan Kota Surabaya mengintegrasikan aplikasi Wira-Wiri dengan Suroboyo Bus melalui aplikasi GOBIS Suroboyo. Aplikasi ini menyediakan berbagai fitur lengkap, seperti informasi mengenai bank sampah untuk penukaran botol plastik, lokasi halte pemberhentian, serta posisi armada secara *real-time*.

Namun, beberapa penelitian sebelumnya, seperti yang dilakukan oleh Hamida & Kurniawan (2023), menunjukkan bahwa program Wira-Wiri masih menghadapi beberapa kendala, antara lain keterbatasan anggaran yang membatasi penambahan kendaraan dan perekrutan staf. Selain itu, preferensi masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi dibanding transportasi umum menjadi tantangan tersendiri. Penelitian Novantiko et al., (2024) juga mengungkapkan bahwa program Wira-Wiri belum efektif mengurangi kemacetan di beberapa ruas jalan utama. Implementasi jalur khusus dan sistem koordinasi transportasi publik belum memberikan peningkatan efisiensi pergerakan kendaraan. Di samping itu, masih ada sejumlah tantangan di beberapa wilayah yang memerlukan perhatian, seperti pengembangan infrastruktur jalan dan penyediaan alternatif transportasi.

Kemudian penelitian Sari (2023) dan Soetikno & Tukiman (2024) juga menghasilkan temuan serupa yakni Wira-Wiri Suroboyo masih banyak yang perlu dikembangkan lebih lanjut, terutama dalam aspek sosial dan lingkungan yang tidak mendukung sepenuhnya pelaksanaan implementasi program, kurangnya sumber daya menjadi penghambat Feeder Wira-Wiri sebagai transportasi publik, serta alokasi anggaran yang masih belum mencukupi.

Dari berbagai referensi penelitian terdahulu tersebut, peneliti akan mengkaji program Feeder Wira-Wiri dengan pendekatan analisis SOAR sebagai bentuk unsur kebaruan (*novelty*), mengingat beberapa penelitian sebelumnya belum ada yang melakukan pendekatan SOAR sehingga dapat melengkapi hasil penelitian analisis program Feeder Wira-Wiri dalam meminimalisir kemacetan di Kota Surabaya. SOAR adalah singkatan dari *Strengths* (Kekuatan), *Opportunities* (Peluang), *Aspiration* (Aspirasi), dan *Result* (Hasil). SOAR merupakan ide dari pendekatan *Appreciative Inquiry* (AI), dan diusulkan oleh Stavros, Cooperrider, dan Kelly (2003) sebagai alternatif untuk analisis SWOT (Stavros et al., 2003).

Kerangka kerja perencanaan dan strategi SOAR adalah cara yang dinamis, kontemporer, dan inventif untuk mengembangkan pemikiran strategis, menilai kinerja tim dan individu, merumuskan strategi, dan membuat rencana strategis. Sebagai kerangka kerja, SOAR berfokus pada pembuatan dan pelaksanaan strategi yang bermanfaat dengan mengidentifikasi kekuatan, menciptakan peluang, mendorong individu dan kelompok untuk berbagi aspirasi, dan menentukan hasil yang signifikan dan dapat diukur (Diyasa et al., 2023). Analisis SOAR dapat mengidentifikasi berbagai faktor yang dilakukan secara sistematis untuk

mengembangkan strategi yang dapat diterapkan suatu organisasi dengan tujuan untuk mencapai hasil yang diharapkan.

Teknik analisis SOAR digunakan untuk mengembangkan strategi untuk menggambarkan kekuatan, peluang, aspirasi, dan hasil yang dapat diukur. Organisasi dapat mengembangkan strategi atau rencana strategis untuk membangun masa depan mereka melalui kolaborasi dan saling pengertian dengan menggunakan kerangka kerja SOAR (Rahmawati & Waluyo, 2023). Penelitian tentang SOAR telah membantu organisasi dan individu selama sepuluh tahun dalam pembuatan strategi guna meningkatkan kinerja tim, individu, dan organisasi (J. M. Stavros & Cole, 2013).

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, dapat dikatakan bahwa persoalan yang terjadi pada program Feeder Wira-Wiri di Kota Surabaya menarik untuk diteliti lebih mendalam sehingga mendorong peneliti untuk melakukan penelitian dengan judul **“Analisis Strategi SOAR Pada Program Feeder Wira-Wiri Dalam Meminimalisir Kemacetan di Kota Surabaya”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dibahas sebelumnya, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimana strategi pengembangan Program Feeder Wira-Wiri di Kota Surabaya dengan pendekatan SOAR?”

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis strategi pengembangan Program Feeder Wira-Wiri di Kota Surabaya dengan pendekatan SOAR.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini kedepannya diharapkan bisa membuahkan dampak positif dan nilai secara praktis ataupun teoritis yang berhubungan pada bidang keilmuan Administrasi Publik, khususnya pelayanan publik dalam bidang transportasi. Didasarkan pada tujuan penelitian yang telah dipaparkan dengan penjelasan sebelumnya di atas, maka penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada berbagai pihak, diantaranya sebagai berikut:

a. Manfaat Teoritis

Melalui penelitian ini penulis berharap dapat menyempurnakan atau mengisi kekosongan dari penelitian-penelitian terdahulu yang mengkaji mengenai program transportasi publik. Penulis akan mengkaji inovasi tersebut dengan kerangka kerja SOAR menurut Stavros, Cooperrider, dan Kelly (2003). Dalam hal ini, dapat dimanfaatkan sebagai bahan acuan oleh peneliti selanjutnya yang ingin mengembangkan kajian serupa.

b. Manfaat Praktis

Manfaat praktis merupakan keberfungsian secara langsung dari hasil penelitian yang dapat digunakan oleh beberapa pihak untuk pengembangan ilmu pengetahuan sekaligus pemecahan masalah.

1. Bagi Masyarakat

Dapat mempermudah mobilitas masyarakat serta memberikan rasa aman dan nyaman karena dapat mengetahui program Feeder Wira-Wiri sehingga bisa menambah pemahaman dan wawasan mengenai sistem transportasi publik.

2. Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya Surabaya

Menjadi bahan diskusi, referensi dan bisa dijadikan sebagai koreksi terhadap sistem transportasi publik yang ada di Kota Surabaya dan dapat digunakan untuk pertimbangan dalam merumuskan rancangan kebijakan di masa yang akan datang.

3. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

Untuk menambah referensi dan literatur pada perpustakaan yang dapat digunakan sebagai kajian untuk penelitian yang akan dilakukan di Fakultas Ilmu Sosial, Budaya dan Politik Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

4. Bagi Peneliti

Diharapkan dapat menambah wawasan peneliti serta sebagai jawaban dalam memecahkan permasalahan yang ada, mengingat tanggung jawab dan domain ilmu peneliti. Selain itu, juga sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada program studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial, Budaya, dan Politik di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.