

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Surabaya merupakan ibukota Provinsi Jawa Timur, sekaligus merupakan Kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta yang menjadikan Kota Surabaya sebagai salah satu Kota metropolitan di Indonesia. Sebagai ibukota Provinsi sekaligus Kota Metropolitan, tentunya Kota Surabaya memiliki tingkat mobilitas masyarakat yang sangat tinggi pula. Tingginya tingkat mobilitas masyarakat tersebut membuat tingkat arus lalu lintas baik itu kendaraan pribadi maupun kendaraan umum menjadi sangat tinggi.

Tingkat mobilisasi Kota Surabaya yang sangat tinggi juga diperparah oleh banyaknya masyarakat komuter. Masyarakat komuter sendiri adalah masyarakat atau perseorangan atau sekelompok orang yang melakukan kegiatan secara rutin di luar kota/kabupaten tempat tinggal dan melakukan pergi dan pulang kegiatan pada hari yang sama (Santika et al., 2024). Keberadaan masyarakat komuter di Kota Surabaya sendiri terjadi dikarenakan Kota Surabaya merupakan kota yang menjadi pusat pemerintahan, pusat kegiatan ekonomi, pusat perdagangan dan pendidikan di Provinsi Jawa Timur. Selain itu, Kota Surabaya juga secara geografis berdekatan dengan Kota-kota penyangga seperti Gresik, Mojokerto, Sidoarjo, dan Lamongan yang juga menjadi bagian dari aglomerasi Gerbang Kertosusila yang mengakibatkan banyak masyarakat komuter yang berasal dari Kota-kota penyangga tersebut. Masyarakat komuter tersebut melakukan berbagai aktivitas seperti bekerja, berniaga/berbelanja atau menjalankan pendidikan di Kota Surabaya.

Dengan menjadi masyarakat komuter membuat mereka diharuskan untuk pulang dan pergi setiap harinya. Hal ini tentu memperparah masalah mobilitas di Kota Surabaya terutama pada jam pulang dan pergi kerja atau *rush hour*.

Tingkat mobilitas yang tinggi di Kota Surabaya ini menimbulkan beberapa permasalahan sosial seperti kemacetan lalu lintas. Hal ini dikarenakan tingginya mobilitas masyarakat Kota Surabaya dibarengi dengan meningkatnya jumlah pemakaian transportasi pribadi seperti mobil dan motor yang terus menerus meningkat setiap tahunnya (Rahmatika et al., 2024).

**Tabel 1.1 Data Jumlah Kendaraan Bermotor Surabaya 2021-2024**

<b>Tahun</b>	<b>Jumlah Mobil</b>	<b>Jumlah Bus</b>	<b>Jumlah Truk</b>	<b>Jumlah Motor</b>	<b>Jumlah Total Kendaraann</b>
2021	459.190	2.892	34.637	1.321.021	1.817.740
2022	369.173	2.406	103.915	1.384.588	1.860.082
2023	563.787	3.672	173.774	2.942.640	3.683.873
2024	569.044	3.983	175.387	3.020.562	3.769.063

**Sumber: BPS Provinsi Jawa Timur & Korlantas Polri, 2024**

Dapat dilihat pada tabel di atas bahwa jumlah kendaraan bermotor di Kota Surabaya terus menerus mengalami peningkatan tajam terutama pada tahun 2023. Hal ini dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor sosial dan ekonomi masyarakat Kota Surabaya yang semakin berkembang. Seperti, meningkatnya pendapatan atau taraf ekonomi masyarakat memungkinkan lebih banyak orang untuk membeli kendaraan bermotor sebagai simbol status dan kekayaan. Selain itu, sistem kredit kendaraan yang semakin mudah dijangkau membuat masyarakat dari berbagai kalangan mampu memiliki mobil atau motor dengan lebih mudah.

Semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang terus menerus meningkat di Kota Surabaya tentunya akan memperparah permasalahan kemacetan di Kota Surabaya. Kemacetan di Kota Surabaya utamanya disebabkan oleh meningkatnya volume kendaraan di jalan yang tidak dapat ditampung oleh kapasitas jalan yang terbatas (Putra & Risdianto, 2023). Hal ini dibuktikan melalui hasil survei oleh *Global Traffic Scorecard* yang diterbitkan oleh perusahaan analisis transportasi INRIX, bahwa pada tahun 2021 menunjukkan Kota Surabaya menempati peringkat pertama sebagai kota termacet di Seluruh Indonesia mengalahkan DKI Jakarta dan Kota Bandung dan masuk ke jajaran 50 besar dunia atau lebih tepatnya berada pada peringkat ke-41 sebagai kota termacet di Dunia.

**Tabel 1.2 Data Kota Termacet di Indonesia Pada Tahun 2021**

No.	Kota	Ranking Nasional (2021)	Ranking Global		Waktu (Jam) Terbuang Setiap Tahun
			2020	2021	
1.	Surabaya	1	361	41	62
2.	Jakarta	2	55	222	28
3.	Denpasar	3	142	291	31
4.	Malang	4	46	334	29
5.	Bogor	5	1014	821	7

**Sumber: Yahya et al., 2024**

Berdasarkan tabel 1.2 di atas diketahui bahwa Kota Surabaya menjadi kota termacet di Indonesia pada tahun 2021. Peringkat kemacetan Kota Surabaya mengalami peningkatan yang sangat signifikan, dimana pada tahun 2020 berada di peringkat 361 dan menjadi peringkat 41 pada tahun 2021. Hal ini justru berbanding terbalik dengan Jakarta, Denpasar, Malang dan Bogor yang mengalami penurunan angka kemacetan. Selama satu tahun setiap pengemudi di Kota Surabaya membuang waktunya selamanya 62 jam karena mengalami kemacetan. Hal ini juga

menandakan bahwa Kota Surabaya mengalami peningkatan jam terbang ketika terjadi Pandemi Covid-19 pada tahun 2020-2021 disaat kota-kota lainnya di Indonesia mengalami penurunan angka dan jam terbang karena kemacetan yang cukup signifikan (Yahya et al., 2024).

Salah satu cara dalam mengurai kemacetan di Kota Surabaya adalah dengan pengadaan transportasi publik. Transportasi publik bukan hanya bertujuan untuk mengurangi angka kemacetan lalu lintas. Namun, juga untuk melancarkan segala perpindahan aktivitas atau mobilitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lainnya (Widiyanto, 2021). Sebelum maraknya pelayanan transportasi publik modern, masyarakat Kota Surabaya mengandalkan bus kota, taksi, angkot, dan becak untuk melakukan mobilisasi apabila tidak memiliki kendaraan pribadi.

Salah satu jenis transportasi publik yang pernah menjadi pilihan utama masyarakat Kota Surabaya untuk memenuhi kebutuhan mobilitas adalah Angkutan Kota, yang juga dikenal sebagai angkot, bemo, atau lin (lyn). Moda transportasi ini memiliki karakteristik yang mirip dengan angkutan umum di berbagai kota lain di Indonesia, yaitu berupa kendaraan beroda empat yang memiliki kapasitas 9 hingga 11 penumpang dan beroperasi di rute tertentu dengan dilengkapi izin trayek resmi dari Dinas Perhubungan Kota setempat. Di Surabaya sendiri, sebagian besar armada angkutan kota didominasi oleh kendaraan Suzuki Carry. Meskipun demikian, terdapat pula beberapa unit yang menggunakan jenis kendaraan lain, seperti Daihatsu Zebra dan Toyota Kijang, yang turut melengkapi keberagaman armada transportasi ini. Angkutan kota (angkot) memainkan peran penting dalam

mendukung aktivitas sehari-hari masyarakat Kota, khususnya sebelum hadirnya moda transportasi modern.

**Gambar 1.1 Armada Angkot di Kota Surabaya**



**Sumber: Jawa Pos, 2019**

Angkot di Kota Surabaya sempat mengalami masa jayanya pada periode awal 2000-an. Namun, dengan seiring berkembangnya zaman dan masuknya layanan transportasi publik yang lebih aman, nyaman dan murah membuat angkot semakin sepi peminat dan ditinggalkan oleh sebagian masyarakat Kota Surabaya. Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan angkot semakin ditinggalkan oleh masyarakat kota, salah satunya berkaitan dengan rendahnya kualitas pelayanan bemo atau angkot yang dianggap kurang memadai yang terlihat dari ketidakteraturan jadwal atau waktu tunggu. Kondisi kendaraan yang sering tidak terawat, seperti kursi rusak dan kebersihan armada yang buruk membuat penumpang tidak nyaman. Serta, minimnya aspek keamanan seperti kurangnya perlindungan terhadap tindakan kriminal atau risiko kecelakaan karena banyak sopir yang ugal-ugalan, juga menjadi faktor masyarakat kota semakin enggan menggunakan moda transportasi ini (Rahayu, 2021).

Selain karena pelayanan angkot yang buruk, faktor perkembangan bidang transportasi yang semakin pesat terjadi di kota-kota besar termasuk Surabaya juga membuat angkot semakin tergerus. Pada pertengahan 2010-an mulai muncul moda transportasi berbasis daring atau *online* seperti Gojek, Grab dan Uber yang mulai menguasai pasar transportasi massal di Indonesia terutama di kota-kota besar. Hal ini jugalah yang mulai memutus dominasi transportasi *offline* atau konvensional termasuk angkot karena semakin banyak penumpang yang menggunakan jasa transportasi berbasis *online*. Penumpang lebih memilih moda transportasi *online* dibandingkan angkot, secara umum memiliki berbagai alasan mendasar yang berkaitan dengan kenyamanan, kemudahan dan tarif yang dirasa jauh lebih baik dibandingkan angkot. Penumpang yang menggunakan jasa transportasi *online* merasa mendapatkan keuntungan secara layanan yang tidak dapat dirasakan saat menggunakan angkot. Keuntungan itulah yang mendasari masyarakat sebagai pengguna memilih beralih dari angkot ke transportasi *online* (Iman, 2020).

**Tabel 1.3 Data Jumlah Angkutan Kota Surabaya**

No.	Tahun	Jumlah Angkot
1.	2015	4702
2.	2016	4676
3.	2017	4654
4.	2018	4615
5.	2019	4565
6.	2020	4544
7.	2021	4526
8.	2022	4518
9.	2023	4206
10.	2024	4035

**Sumber: Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 2025**

Seperti yang tertera pada tabel diatas, penurunan jumlah penumpang angkot di Kota Surabaya sejalan dengan berkurangnya unit angkutan kota yang ada di Kota Surabaya yang terus mengalami penurunan jumlah dalam 10 tahun terakhir. Kondisi ini memperkeruh masalah operasional angkot di Kota Surabaya seperti lamanya waktu tunggu dan lamanya waktu tempuh saat menggunakan angkot. Banyak angkot juga yang saat ini tidak mematuhi trayek yang telah ditetapkan, sehingga kerap dianggap sudah tidak beroperasi oleh masyarakat. Terlebih lagi, terdapat beberapa jalur trayek angkot di Surabaya yang kini berstatus semiaktif, di mana unit kendaraan hanya beroperasi sesekali secara terbatas dan jumlah kendaraan yang beroperasi terus menerus berkurang. Hal ini disebabkan sebagian unit telah dialihfungsikan menjadi angkutan antar jemput, carter dan sewa yang membuat banyak angkot tidak lagi beroperasi secara reguler sebagai layanan transportasi massal. Situasi ini tentu sangat tidak menguntungkan bagi para sopir angkot yang masih beroperasi dan benar-benar menggantungkan sumber penghasilan dan nasib keluarga pada pekerjaan ini (Fillah et al., 2024).

Berdasarkan Keputusan Walikota Surabaya Nomor 188.45/332/436.1.2/2011 tentang Trayek Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum di Kota Surabaya, total jalur operasional angkot terdapat 58 jalur trayek angkot yang terdapat di kota Surabaya, dengan jangkauan persebaran hampir ke seluruh jalan besar dan jalan kecil di seluruh penjuru Kota Surabaya. Namun, pada tahun 2022 hanya ada 23 jalur trayek yang masih aktif, 23 jalur trayek yang non-aktif dan 12 jalur trayek yang berstatus semiaktif (Ginanjari, 2022).

Selain karena mulai maraknya transportasi *online*, tergesurnya angkot di Kota Surabaya juga karena adanya pilihan moda transportasi publik yang lebih efisien yang dikelola langsung oleh Pemkot Surabaya yakni Suroboyo Bus yang diluncurkan pada tahun 2018. Moda transportasi ini secara langsung dinaungi oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui UPTD Pengelolaan Transportasi Umum dan merupakan awal dari modernisasi transportasi publik di Kota Surabaya (Kibthiah et al., 2023).

Suroboyo Bus sendiri muncul sebagai jawaban atas harapan masyarakat Kota Surabaya akan moda transportasi publik yang layak yang dapat mengatasi permasalahan transportasi dalam beberapa tahun sebelumnya yang sering ditemukan di Kota Surabaya. Kehadiran layanan ini juga diharapkan mampu menjadi alternatif disaat pemerintah Kota Surabaya yang gagal dalam merealisasikan moda Transportasi berbentuk *Mass Rapid Transit* (MRT) dan Trem yang sempat digadang-gadang menjadi salah satu solusi untuk masalah transportasi di Kota Surabaya (Winaryo & Martanto, 2021).

Setelah Suroboyo Bus beroperasi selama hampir 4 tahun, Kota Surabaya mendapatkan layanan transportasi publik yang serupa dengan Suroboyo Bus dengan bentuk Bus Kota. Trans Semanggi Suroboyo merupakan layanan Transportasi Publik yang beroperasi di Kota Surabaya dengan skema layanan *Buy The Service* (BTS) oleh Kementerian Perhubungan. Skema layanan BTS sendiri adalah layanan angkutan massal yang diprakarsai oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan skema pembelian layanan langsung dari operator, baik perusahaan swasta maupun perusahaan milik negara atau perusahaan daerah,

melalui kontrak kerja dengan periode tertentu. Dalam pelaksanaannya, Kementerian Perhubungan mensyaratkan para operator untuk memiliki dan memenuhi standar pelayanan minimal dan prosedur operasional standar yang ditetapkan (Marsikun et al., 2024). Dalam layanan Trans Semanggi Surabaya operatornya adalah PT Seduluran Bus Suroboyo dan Perum DAMRI PT. Seduluran Bus Suroboyo sendiri merupakan konsorium gabungan dari tiga perusahaan otobus penyedia layanan bus antarkota yang telah berdiri sebelumnya di Jawa Timur seperti PT. Kalisari Citra Jaya, PT. Harapan Jaya Prima dan PT. Tentrem Sejahtera Karoseri (Ramadhan & Farida, 2022).

Pada tahun 2023 Pemkot Surabaya juga meluncurkan layanan transportasi publik yang berfungsi sebagai transportasi *feeder* atau pengumpan bernama Wira-Wiri Suroboyo. Layanan ini sendiri mulai dioperasikan pada tanggal 2 Maret 2023 dengan 52 unit minivan dan medium van dengan kapasitas maksimal 10–14 penumpang, model moda transportasi ini sendiri hampir serupa dengan Angkot yang sebelumnya telah mengaspal di Kota Surabaya. Layanan ini sendiri utamanya diperkenalkan untuk mengatasi terbatasnya akses layanan bus Kota, baik Suroboyo Bus maupun Trans Semanggi Suroboyo yang sama-sama melayani rute di jalan-jalan utama atau protokol di Kota Surabaya. Sehingga diperlukan layanan transportasi yang bertugas untuk melayani masyarakat atau penumpang di jalan-jalan yang relatif lebih kecil dan dengan trayek yang lebih pendek yang diperuntukan bagi masyarakat yang tinggal jauh dari jalan utama yang dilalui oleh Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo.

Layanan Wira-Wiri ini sendiri 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. Layanan ini sepenuhnya dioperasikan oleh Pemkot Surabaya dengan pengawasan langsung Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan dikelola oleh UPTD Pengelolaan Angkutan Umum.

**Gambar 1.2 Armada Wira-Wiri Suroboyo**



**Sumber: pilar.id, 2023**

Layanan Wiri-Wiri Suroboyo awalnya direncanakan beroperasi di koridor *rerouting* dari tiga jalur trayek angkot yang telah beroperasi dan mempunyai angka penumpang atau *demand* yang tinggi serta mendapatkan persetujuan paguyuban sopir angkot Kota Surabaya. Ketiga jalur trayek angkot yang dimaksud adalah trayek Joyoboyo-Tambakrejo, trayek Darmo Permai-Pasar Atom dan trayek Jembatan Merah-Keputih. Hal ini selaras dengan yang disampaikan oleh Kabid Angkutan Dinas Perhubungan Pemkot Surabaya, Sunoto dengan Jawa Pos 21 November 2021.

“Pada tahap awal, angkutan pengumpan itu akan beroperasi di tiga rute terlebih dahulu tiga rute tersebut merupakan lintasan lin di Surabaya. Yakni, rute lin V, DA, serta O. Pemilihan tiga jalur angkutan itu bukan tanpa pertimbangan. Dari hasil telaah dishub, tiga rute tersebut masih ramai penumpang” (Sumber: [www.jawapos.com](http://www.jawapos.com) diakses pada 1 November 2024, 20.30)

Hingga pada tahun 2024, layanan Wira-Wiri telah melayani 11 koridor rute yang tersebar di Seluruh Kota Surabaya. Sebagian koridor merupakan *rerouting* jalur trayek angkot yang telah ada atau eksisting, sedangkan koridor lainnya merupakan reaktivasi jalur trayek angkot nonaktif ataupun rintisan koridor pada kawasan yang belum pernah terjangkau trayek transportasi umum apapun. Koridor rute layanan ini juga menjangkau perkampungan, jalan-jalan kecil, jalan-jalan non-protokol dan terkoneksi langsung dengan layanan koridor bus Kota Suroboyo Bus dan Trans Semanggi Suroboyo. Hal ini selaras dengan yang diungkapkan oleh Wakil Walikota Surabaya Armuji dengan [beritajatim.com](http://beritajatim.com) pada tanggal 3 Februari 2023.

“Bagi masyarakat yang ada di kampung-kampung bisa menggunakan feeder atau angkutan pengumpan terlebih dahulu saat akan menikmati layanan Bus Trans Semanggi Suroboyo atau Suroboyo Bus” (Sumber: <https://beritajatim.com> diakses pada 1 November 2024, 20.50)

**Tabel 1.4 Rute Wira-Wiri Suroboyo (November 2024)**

<b>Kode Rute</b>	<b>Rute</b>	<b>Tanggal Diresmikan</b>
FD01	Terminal Benowo – Tunjungan	2 Maret 2023
FD02	Mayjend Sungkono – Balaikota	9 Maret 2023
FD03	TIJ – Gunung Anyar	29 Juli 2023
FD04	SIER – Kota Lama	23 September 2024
FD05	Mayjend Sungkono – Puspa Raya	1 Maret 2024
FD06	TIJ – Lakarsantri	10 Juli 2023
FD07	Terminal Bratang – Stasiun Pasar Turi	10 Juli 2023
FD08	TOW – Unesa	1 Mei 2024
FD09	Terminal Menanggal – Terminal Manukan	14 Oktober 2024
FD10	Terminal Keputih – Bunguran	24 Oktober 2024
FD11	Terminal Bratang – Shelter Bulak	8 November 2024

**Sumber: GoBis Suroboyo, 2024**

Dalam beberapa bulan terakhir di tahun 2024 terdapat penambahan koridor rute baru Wira-Wiri Surabaya yang terjadi karena semakin melonjaknya minat masyarakat Kota Surabaya dalam menggunakan moda transportasi feeder ini. Hal ini sesuai dengan yang diujarkan oleh Ismanto selaku Ketua Tim Perencanaan dan Pengembangan Angkutan, Bidang Angkutan, Dishub Kota Surabaya kepada Liputan 6 pada 2 Agustus 2024.

“Jumlah penumpang yang menggunakan Wira-Wiri mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Pada Juli 2023 tercatat ada sebanyak 64.054 penumpang, dan meningkat menjadi 121.250 penumpang pada Bulan Juni 2024” (Sumber: [www.liputan6.com](http://www.liputan6.com) diakses pada 5 November 2024, 19.43)

Dengan semakin berkembangnya moda transportasi feeder Wira-Wiri dari sisi sarana dan prasarana dalam satu tahun terakhir, membuat masyarakat Kota Surabaya lebih banyak menggunakan layanan ini dibandingkan moda transportasi lain seperti angkot. Dengan terus menurunnya jumlah moda transportasi angkot yang beroperasi di Kota Surabaya serta semakin sulitnya para sopir angkot untuk bersaing dengan moda transportasi yang lebih modern tentu membuat penghasilan yang didapatkan oleh para sopir angkot terus berkurang secara signifikan apabila dibandingkan dengan saat angkot sedang mengalami masa jayanya, hal ini sekaligus membuat mereka menjadi masyarakat yang tidak berdaya dari sisi ekonomis. Hal ini selaras dengan yang disampaikan oleh Arifin selaku sopir angkot kepada Mojok.co pada 7 Februari 2024.

“Dulu dalam sehari narik bisa Rp.200.000. Lebih juga bisa. Sekarang itu paling sering Rp.80.000-an, dan untuk dapat Rp100.000 sudah sangat sulit, Rp.80.000 itu masih dipotong untuk bensin Rp50.000. Jadi praktis hanya bisa membawa pulang uang Rp30.000, ini berlaku bagi yang punya angkot sendiri. Kalau yang angkot setoran, berarti masih harus setor Rp40.000. Dalam sehari, hanya hitungan jari saja penumpang yang bisa diangkut. Tak lebih dari 10 orang. Bahkan kadang tak dapat penumpang sama sekali.”  
(Sumber: [mojok.co](https://www.mojok.co) diakses pada 10 Februari 2025, 20.40)

Dinas Perhubungan Kota Surabaya tentu tidak tinggal diam dalam permasalahan yang dialami oleh para sopir angkot, karena sedari awal memang transportasi feeder diproyeksikan untuk menggantikan fungsi angkot di Kota Surabaya baik secara rute jalur, target pasar hingga sumber daya manusianya. Maka, baik Pemkot Surabaya maupun Dinas Perhubungan perlu melakukan pemberdayaan kepada para mantan sopir angkot yang pekerjaannya mulai tidak menghasilkan bagi mereka. Program Wira-Wiri Suroboyo selain daripada untuk melayani kebutuhan transportasi publik masyarakat, program ini sekaligus menjadi

bentuk pemberdayaan dan penyerapan sopir-sopir angkot yang telah kehilangan pelanggan dan penghasilan yang beriringan dengan berkembangnya transportasi di Kota Surabaya. Hal ini sesuai dengan pernyataan Walikota Surabaya, Eri Cahyadi kepada Kompas pada 2 Maret 2023.

“Selain untuk mengurangi kemacetan di jalan raya, pengoperasian feeder Wira Wiri Suroboyo dilakukan untuk memberdayakan para sopir angkot di Kota Surabaya. Setidaknya ada 320 orang yang merupakan sopir angkot di Surabaya direkrut untuk menjadi sopir maupun *helper* Wira Wiri Suroboyo. Harapannya, para sopir angkot tersebut bisa mendapatkan penghasilan yang pasti. Sehingga kebutuhan untuk keluarganya juga bisa tercukupi. Sopir angkot ini termasuk juga dari warga Surabaya, jadi apapun yang kita sepakati dengan DPRD, apapun kegiatan pemerintah yang menggunakan APBD harus bisa menarik mengurangi kemiskinan di Kota Surabaya.”

(Sumber: <http://www.kompas.com/> diakses pada 6 November 2024, 21.35)

Setidaknya terdapat 320 orang yang sebelumnya bekerja sebagai sopir angkot yang berhasil diserap untuk menjadi kru Wira-Wiri pada tahun 2023. Hal ini menunjukkan kehadiran transportasi feeder Wira-Wiri Suroboyo bukan hanya semata sebagai layanan transportasi publik yang layak bagi masyarakat Kota Surabaya. Namun, juga sebagai salah satu program untuk melakukan pemberdayaan atau perekrutan kepada para mantan sopir angkot yang layanannya semakin tergerus oleh perkembangan teknologi dan di lain sisi Pemkot Surabaya tidak mempunyai solusi untuk peremajaan angkot secara sistematis (Fillah et al., 2024). Hal ini pulalah yang menjadi alasan mengapa tidak terjadi adanya kontroversi atau perselisihan anatar sopir bemo dengan sopir feeder dari awal peluncuran layanan Wira-Wiri Suroboyo pada tahun 2023.

Perekrutan mantan sopir angkot dilakukan guna memenuhi kebutuhan program akan kru yang terdiri dari *driver* dan *helper*. Proses rekrutmen kru Wira-Wiri Suroboyo sendiri diawali dengan sosialisasi yang dilakukan kepada Organisasi Angkutan Daerah (Organda) untuk memberikan informasi mengenai program dan lowongan pekerjaan sebagai sopir dan *helper* Wira-Wiri Suroboyo (Hamida & Kurniawan, 2023). Adapun persyaratan untuk melakukan pendaftaran sebagai kru Wira-Wiri Suroboyo yang harus diberikan kepada Dinas Perhubungan adalah:

1. KTP domisili Surabaya;
2. Usia maksimal 60 tahun;
3. Terdaftar sebagai pemilik angkot/bemo/lyn di Kota Surabaya; dan
4. SIM A umum untuk calon driver.

Meskipun Pemkot Surabaya dalam program Wira-Wiri telah merekrut sopir yang berasal dari sopir angkot eksisting. Hal ini dirasa tidak mampu mencakup semua mantan sopir angkot, karena kebutuhan sopir Wira-Wiri juga menyesuaikan jumlah unit yang beroperasi. Selain itu, dalam tahapan rekrutmen atau seleksi, terdapat beberapa persyaratan yang dianggap tidak menguntungkan sebagian mantan sopir angkot seperti apabila akan menjadi sopir Wira-Wiri mantan sopir angkot harus merubah plat angkot mereka menjadi hitam dan ketidaksesuaian nominal gaji seperti yang diharapkan oleh sebagian sopir angkot yang mengakibatkan terjadinya kendala untuk meyakinkan para sopir angkot untuk diberdayakan menjadi sopir feeder Wira-Wiri (Yahya et al., 2024).

Ginanjari Kartasasmita (1996) dalam (Mulyawan, 2016) menjelaskan bahwa dalam melakukan pemberdayaan masyarakat dibutuhkan sebuah strategi yang juga

digunakan sebagai sebuah pendekatan. Adapun strategi sebagai pendekatan pemberdayaan menurut Ginanjar Kartasasmita meliputi *Enabling, Empowering dan Protecting*. Dalam memberdayakan mantan sopir angkot melalui program Transportasi *feeder* Wira-Wiri Suroboyo sendiri terdapat beberapa tahapan yang sesuai dengan strategi pendekatan pemberdayaan yang dikemukakan sebelumnya. *Enabling* berkaitan dengan bagaimana cara pengembangan potensi mantan sopir angkot melalui penciptaan iklim dan kondisi kerja yang mendukung. *Empowering* berkaitan dengan apa saja upaya yang dapat dilakukan oleh Dishub Kota Surabaya untuk memperkuat potensi mantan sopir angkot yang diberdayakan melalui program Wira-Wiri Suroboyo. *Protecting* yang berkaitan dengan bagaimana upaya perlindungan yang dilakukan untuk para mantan sopir angkot yang diberdayakan menjadi kru Wira-Wiri Suroboyo.

Tahapan-tahapan pemberdayaan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebagai pemberdayaan dan mantan sopir angkot sebagai yang diberdayakan. Dalam pelaksanaan pemberdayaan melalui program Wira-Wiri ini tentu masih perlu banyak evaluasi guna menciptakan layanan transportasi publik yang prima serta menciptakan lapangan kerja dan sumber penghasilan baru bagi mantan sopir angkot di Kota Surabaya. Oleh karena itu, peneliti berminat dan bertujuan untuk mendeskripsikan serta menganalisis penelitian dengan judul: **“Pemberdayaan Mantan Sopir Angkutan Kota Melalui Program Transportasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo Oleh Dinas Perhubungan 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 Pemberdayaan Mantan Sopir Angkutan Kota Melalui Program Transportasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo yang Dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya?”

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan paparan rumusan masalah di atas, maka penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan pemberdayaan mantan sopir angkutan kota melalui program Transportasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1.4.1 Manfaat Praktis**

#### **a. Bagi Masyarakat**

Penelitian ini bertujuan agar hasil penelitian ini dapat memberikan tambahan informasi dan wawasan kepada masyarakat mengenai bagaimana pemberdayaan mantan sopir angkot melalui program Transportasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

#### **b. Bagi Pemerintah**

Dengan adanya penelitian ini maka diharapkan pemerintah melalui dinas atau lembaga yang menjadi objek penelitian ini dapat memperoleh informasi tentang hasil analisis pemberdayaan mantan

sopir angkot melalui program Transportasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

#### **1.4.2 Manfaat Teoritis**

Penelitian ini diharapkan dapat menambah konsep atau wawasan mengenai pemberdayaan mantan sopir angkuta kota melalui program Transportasi Feeder Wira-Wiri Suroboyo oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan dapat dijadikan sebagai acuan atau referensi untuk penelitian yang sejenis di masa yang akan datang.