

**PENYELENGGARAAN KEWENANGAN DAERAH DI BIDANG TRANSPORTASI UMUM
DI KOTA SURABAYA
PROVINSI JAWA TIMUR**

Nur Mala Sari

NPP. 29.0973

Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur
Program Studi Politik Indonesia Terapan
Email: 29.0973@praja.ipdn.ac.id

ABSTRACT

Problem/Background (GAP): Congestion is the biggest problem for the City of Surabaya so that the Surabaya City Government seeks to overcome this problem with a regional public transportation procurement policy, namely the Surabaya Bus. Surabaya Bus aims to reduce congestion while educating people's habits in managing plastic bottle waste. Therefore, the author is interested in taking the title of the research on the Implementation of Regional Authority in the Field of Public Transportation in the City of Surabaya, East Java Province. **Objectives:** to analyze how the implementation of regional authority in the field of public transportation and to find out the inhibiting and supporting factors and to formulate efforts to increase the implementation of authority in the field of public transportation. **Method:** the research method used by the author is descriptive qualitative. The informants are the Head of Public Transportation Division of the Transportation Service, Head of UPTD BLUD Surabaya Bus, Surabaya Bus Crew and the community. **Results/Findings:** The implementation of Regional Authority in the Public Transportation Sector in the City of Surabaya, East Java Province has been going well because of the support of funds and the enthusiasm of the community. **Conclusion:** The implementation of regional authority in the field of public transportation in the city of Surabaya has been going well, but there were obstacles such as the absence of feeder transportation from residential areas to the nearest bus stop and negative thoughts among angkot drivers regarding the existence of the Surabaya bus. So that the Surabaya City Government is trying to approach the angkot drivers, compiling the Surabaya Bus SOP and rejuvenating the Surabaya Bus facilities and infrastructure. The author can draw the conclusion that the Implementation of Regional Authority in the Public Transportation Sector has been carried out as it should, although it is not optimal due to several obstacles so that the author suggests the Surabaya City Government to coordinate with angkot drivers and be fair in rejuvenating all types of public transportation units in the City. Surabaya and establish SOPs for public transportation in the city of Surabaya.

Keywords: Implementation, Authority, Public Transportation, Surabaya Bus

ABSTRAK

Permasalahan/Latar Belakang (GAP): Kemacetan menjadi masalah terbesar bagi Kota Surabaya sehingga Pemkot Surabaya berupaya mengatasi permasalahan tersebut dengan kebijakan pengadaan transportasi umum daerah yakni Surabaya Bus. Surabaya Bus bertujuan mengurangi kemacetan sekaligus mengedukasi kebiasaan masyarakat mengelolah limbah botol plastik. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk mengambil judul penelitian Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum Di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur. **Tujuan:** untuk menganalisis bagaimana penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum lalu mengetahui factor penghambat dan pendukung serta merumuskan upaya peningkatan penyelenggaraan kewenangan di bidang transportasi umum. **Metode:** metode penelitian yang digunakan oleh penulis yakni kualitatif deskriptif. Adapun informannya yakni Kepala Bidang Angkutan Umum Dinas Perhubungan, Kepala UPTD BLUD Surabaya Bus, Kru Surabaya Bus serta masyarakat. **Hasil/Temuan:** Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum Di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur sudah berjalan dengan baik karena adanya dukungan dana serta antusias masyarakat. **Kesimpulan:** Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum Di Kota Surabaya sudah berjalan dengan baik, namun didapati kendala seperti ketiadaan angkutan pengumpan dari pemukiman warga ke halte terdekat serta adanya pemikiran negative para supir angkot terkait adanya Surabaya Bus. Sehingga Pemkot Surabaya berupaya melakukan pendekatan kepada para supir angkot, menyusun SOP Surabaya Bus dan melakukan peremajaan sarana dan prasarana Surabaya Bus. Penulis dapat menarik kesimpulan bahwasannya Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum ini telah terselenggara sebagaimana mestinya, walaupun kurang optimal karena adanya beberapa kendala sehingga penulis menyarankan kepada Pemkot Surabaya untuk berkoordinasi dengan para supir angkot dan berlaku adil dalam peremajaan pada segala jenis unit transportasi umum di Kota Surabaya serta menetapkan SOP bagi transportasi umum di Kota Surabaya.

Kata Kunci: *Penyelenggaraan, Kewenangan, Transportasi Umum, Surabaya Bus*

I. PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Surabaya merupakan ibukota Provinsi Jawa Timur dengan tingkat mobilitas penduduk paling tinggi diantara kabupaten/kota lainnya di Provinsi Jawa Timur, hal tersebut dikarenakan diupah kerja harian Kota lebih tinggi diantara kabupaten/kota lainnya di Provinsi Jawa Timur, tersedianya lapangan kerja yang cukup banyak, serta berbagai macam teknologi di Kota Surabaya tergolong lebih maju dibandingkan dengan wilayah-wilayah di sekitar Kota Surabaya (Puspita N. D., 2020). Sehingga dilansir pada www.surabaya.go.id tepatnya tanggal 19 berivember 2019 mengatakan bahwa Kota Surabaya dengan luas wilayah 33.306,30 Ha dan proyeksi jumlah penduduk 3.158.943 jiwa maka Kota Surabaya menduduki tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Jawa Timur dengan angka kisaran sekitar 8,393 jiwa. Tingginya tingkat mobilitas dan kepadatan penduduk Kota Surabaya mempengaruhi kebutuhan transportasi di Kota ini, sehingga meningkatnya kebutuhan transportasi di Kota Surabaya menyebabkan kemacetan (Puspita N. D., 2020). Hal tersebut dapat dilihat dari data lintas harian yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Data lalu lintas harian yang diakses pada 18 November 2019 bahwa kemacetan di Kota Surabaya diakibatkan oleh penggunaan kendaraan pribadi lebih banyak digunakan oleh masyarakat dibandingkan dengan penggunaan transportasi umum yakni sebanyak 98 juta kendaraan. Faktanya transportasi umum di Kota Surabaya memang belum siap dijadikan alternatif dalam mengatasi permasalahan tersebut, seperti armada, infrastruktur, sarana dan prasarana, regulasi, dan operasi masih perlu dibenahi dari berbagai sektor (Winaryo, 2019). Hal tersebut membuat masyarakat seringkali lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Adanya fenomena di atas Pemerintah Kota Surabaya mengambil sebuah tindakan untuk mengatasi masalah tersebut karena sesuai dengan kewenangannya yaitu mengatur dan mengurus urusan rumah tangga daerahnya (Huda, 2009, p. 15).

Pemerintah Kota Surabaya selanjutnya mengambil langkah tindakan dengan melakukan peremajaan di bidang transportasi umum dengan mengeluarkan kebijakan transportasi umum berupa Suroboyo Bus yang diatur dalam Peraturan Walikota Nomor 67 Tahun 2018 tentang Kontribusi Sampah Dalam Pelayanan Penggunaan Suroboyo Bus. Kebijakan Suroboyo Bus ini Kembali diperbarui lagi di Tahun 2021 menjadi Peraturan Walikota Nomor 56 Tahun 2021 tentang Tarif Layanan Bus Surabaya Pada Badan Layanan Umum Daerah Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Peraturan baru ini menjelaskan pelayanan pembayaran Suroboyo Bus yang awalnya gratis dan hanya memerlukan membawa limbah botol plastik menjadi bertarif karena pengelolaan keuangan Suroboyo sudah beralih ke Badan Layanan Umum Daerah, padahal sejak awal pemerintah tidak melihat keuntungan yang diperoleh dari Bus ini karena memang termasuk ke dalam program menciptakan transportasi masal dan lingkungan hidup agar saling bersinergi, sehingga ada keuntungan non finansial yang menjadi target Pemerintah Kota Surabaya (Puspita N. D., 2020). Peralihan tersebut menjadikan komersialisasi Surabaya Bus terdengar janggal karena seharusnya plat kuning tidaklah lagi menjadi tanggungan sebuah dinas pada pemerintahan akan tetapi berdiri sendiri menjadi BUMN atau BUMD seperti

DAMRI dan PDAM yang memiliki kebebasan dalam mengelolah secara mandiri mulai dari manajemen hingga keuangannya sehingga BLUD yang ditunjuk sebagai pelaksana teknis Suroboyo Bus harusnya berdiri sendiri dan tidak dibawah oleh UPTD. Berdasarkan uraian permasalahan di atas membuat penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap **“PENYELENGGARAAN KEWENANGAN DAERAH DI BIDANG TRANSPORTASI DI KOTA SURABAYA PROVINSI JAWA TIMUR”**

1.2. Kesenjangan Masalah yang Diambil (GAP Penelitian)

Ada beberapa permasalahan berkaitan dengan penyelenggaraan kewenangan Pemerintah Daerah terhadap pengadaan transportasi umum daerah yakni Surabaya Bus, dimana pemberlakuan tarif kepada Masyarakat pengguna Suroboyo Bus yang tertuang pada peraturan di atas menggambarkan bahwa Suroboyo Bus telah beralih plat yakni dari plat merah ke plat kuning sehingga dapat diberlakukannya tarif kepada masyarakat pengguna Suroboyo Bus. Pergantian Plat tersebut memang sengaja harus dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya selaku pelaksana teknis yang ditunjuk untuk mengelolah Suroboyo Bus agar Surabaya Bus dapat menjadi transportasi umum yang sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Suroboyo Bus selain mengalami pengalihan plat juga mengalami peralihan tangan pengelolaan di mana sebelumnya diolah oleh Dinas Perhubungan dan Dinas Kebersihan Tata Ruang dan Terbuka Hijau saat ini menjadi tanggung jawab Unit Pelaksana Teknis Dinas Badan Layanan Umum Daerah sebagai pelaksana teknis Suroboyo Bus yang dibawah oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Fakta yang seharusnya di lapangan menurut undang-undang yang berlaku yakni Undang-undang No.22 No. 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwasan moda transportasi umum yang berupa plat kuning tidaklah lagi menjadi tanggungan sebuah dinas pada pemerintahan akan tetapi berdiri sendiri menjadi BUMN atau BUMD seperti DAMRI dan PDAM yang memiliki kebebasan dalam mengelolah secara mandiri mulai dari manajemen hingga keuangannya sehingga BLUD yang ditunjuk sebagai pelaksana teknis Suroboyo Bus harusnya berdiri sendiri dan tidak dibawah oleh UPTD. Pernyataan di atas senada dengan komentar yang dilontarkan oleh Bapak Agung yang merupakan anggota komisi C DPRD Kota Surabaya yang dimuat dalam berita IDN Times Jatim pada 25 Agustus 2021, mengatakan bahwa “Harusnya BLUD itu terpisah, karena unit pelayanan teknis daerah ini lain dengan BLUD. Kalau saya baca Perwali Surabaya Nomor 56 Tahun 2021, Cuma mengatur tarif saja dia” sehingga berdasarkan pernyataan tersebut komersialisasi Suroboyo Bus ini penuh dengan kejanggalan.

1.3. Penelitian Terdahulu

Pertama penelitian ini terinspirasi oleh beberapa penelitian terdahulu, baik dalam konteks Penyelenggaraan Kewenangan di Bidang Transportasi Di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur. Penelitian Suci Ramadhani Siregar (2017) berjudul Implementasi Kebijakan Lalu Lintas di Medan menemukan bahwa Hasil penelitian ini berupa rujukan alternatif kebijakan baru dari hasil penelitian berupa evaluasi dan solusi penyebab tingkat kepadatan dan kemacetan lalu lintas di Kota Medan melalui implementasi kebijakan Pemerintah Kota Medan dalam menghadapi persoalan transportasi dan kemacetan lalu lintas Kota Medan.

Kedua adapun penelitian lainnya yakni penelitian Nabilah Ulfa Dewi (Dewi, 2017) berjudul

Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (studi Kasus: BRT MAMMINASATA) menemukan bahwa Hasil penelitian ini menyebutkan pelayanan transportasi pada BRRT Mamminasata belum berjalan secara efektif sehingga upaya Pemerintah Sulawesi Selatan dalam menyediakan Transportasi masal Bus Rapid Transit belum berhasil mengalihkan masyarakat untuk beralih penggunaan transportasi masal.

Ketiga penelitian berasal dari Rony Bachtiar Firmansyah (Firmansyah, 2019) yang berjudul Inovasi Kebijakan Transportasi Publik Studi Kasus Program Suroboyo Bus Membayar dengan Limbah Plastik menemukan bahwa Hasil penelitian ini mengatakan bahwa Suroboyo Bus termasuk dalam Klasifikasi Standard Ukuran yang Unggul karena memenuhi kebijakan yang bijaksana dan memberikan harapan, akan tetapi belum termasuk dalam kebijakan yang memecahkan masalah.

1.4. Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penulis melakukan penelitian yang berbeda dan belum dilakukan oleh penelitian terdahulu, dimana konteks penelitian yang dilakukan yakni penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum di Kota Surabaya dengan menggunakan metode kualitatif, perbedaan lainnya yakni penulis menggunakan teori kewenangan I Gede Dewa Atmadja karena penulis menilai teori ini lebih mudah untuk dipahami. Penulis menilai lebih mudah dipahami karena teori kewenangan menurut I Gede Atmadja mendekati 2 konsep dalam pembenaran Tindakan pejabat yakni sumber kewenangan dan asas-asas umum pemerintahan yang baik.

1.5. Tujuan.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa dan memperoleh gambaran yang jelas mengenai penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur.

II. METODE

Penelitian spesifikasinya mengenai penyelenggaraan urusan pemerintahan daerah di bidang transportasi umum, karena penelitian ini bertujuan melakukan studi yang mendalam terkait unit sosial yang terorganisir dengan baik sedemikian rupa, namun masih dijumpai beberapa permasalahan. Pendekatan penelitian yang sesuai dengan jenis penelitian ini ialah pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif merupakan penelitian yang di dalam prosedurnya menghasilkan data deskriptif seperti kata-kata yang berupa lisan maupun tertulis dari orang-orang dan hasil dari pengamatan perilaku. Pada tahap selanjutnya dilakukan analisis data ketika data-data tersebut sudah terkumpul (Rukajat, 2018).

Langkah-langkah dalam pengumpulan data meliputi usaha membatasi penelitian, mengumpulkan informasi melalui observasi, wawancara baik secara terstruktur maupun tidak terstruktur, dokumentasi, materi-materi visual, dan usaha merancang protokol untuk merekam atau mencatat informasi. (Cresswell, 2012, p. 226). Dalam melakukan pengumpulan data kualitatif, penulis melakukan wawancara secara mendalam kepada 17 orang diantaranya Kepala Bidang Angkutan Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Kepala UPTD BLUD SB Dinas Perhubungan Kota Surabaya, 5 Pegawai dan Kru/Helper Surabaya Bus, 10 Masyarakat Kota Surabaya. Pelaksanaan penelitian kualitatif ini menggunakan Teknik pengambilan sampel yakni *purposive sampling* dan *snowball sampling*. Adapun teori yang digunakan penulis untuk digunakan sebagai pisau analisis

yakni teori kewenangan menurut I Gede Atmadja mendekati 2 konsep dalam pembedaan Tindakan pejabat yakni sumber kewenangan dan asas-asas umum pemerintahan yang baik.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur menjadi salah satu bagian yang terpenting dalam siklus kebijakan di mana suatu kebijakan dapat menjadi berarti dan bermakna apabila kebijakan tersebut diselenggarakan sebagaimana mestinya:

3.1 Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang penulis dapatkan di lapangan tentang Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur, penulis menggunakan teori kewenangan I Dewa Gede Atmadja sesuai dengan unsur yang memengaruhi penyelenggaraan kewenangan sebagai berikut:

3.1.1 Sumber Kewenangan

Penyelenggaraan kewenangan di bidang transportasi umum di Kota Surabaya didapatkan dengan cara delegasi oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dari Pemerintah Kota Surabaya dan secara mandataris Dinas Perhubungan Kota Surabaya melimpahkan kewenangannya kepada UPTD BLUD Surabaya Bus, hal-hal tersebut diatur dalam Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 56 Tahun 2021 Tentang Tarif Layanan Bus Surabaya Pada Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

3.1.2 Pembeneran Tindakan Kekuasaan Pemerintahan

Dalam mengukur tingkat keabsahan Tindakan pemerintah dapat menggunakan 2 alat ukur yakni peraturan perundang-undangan dan juga asas-asas umum pemerintahan yang baik, berikut hasil pengamatan penulis:

1. Peraturan Perundang-Undangan

penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur ini berawal dari Undang-Undang Dasar Tahun 1945 pasal 18 yang secara langsung memberikan kewenangan kepada setiap daerah provinsi dan dalam provinsi itu dibagi kedalam kabupaten/kota sehingga kabupaten/kota dapat mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi daerah dan tugas pembantuan. Dari sinilah lahir Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah yang sangat jelas membagi tugas pengurusan antara pusat dan daerah dan dari undang-undang inilah pemerintah kabupaten/kota berhak untuk mengurus hal-hal yang telah disebutkan dan menjadi wewenang pemerintah daerah termasuk salah satunya dalam bidang perhubungan sehingga Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengadakan system transportasi umum yang dinamakan Surabaya Bus. Maka dari itu penulis berkesimpulan penyelenggaraan kewenangan daerah dibidang transportasi umum ini dilandasi berdasarkan pasal 18 Undang-Undang Dasar 1945.

2. Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik

Asas-asas umum pemerintahan yang baik lebih mengarah kepada penilaian moralitas setiap Tindakan pemerintah, berikut rincian beberapa asas-asasnya:

a) Kepastian Hukum

penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum meliputi Surabaya Bus telah memiliki asas kepastian hukum yakni Perwali Kota Surabaya Nomor 07 Tahun 2019 dan diperjelas lagi pada Peraturan Wali Kota Surabaya Nomor 56 Tahun 2021 tentang tentang Tarif Layanan Bus Surabaya Pada Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

b) Kemanfaatan

Kebijakan Surabaya Bus ini memiliki manfaat yang secara langsung maupun tidak langsung sudah dirasakan oleh Masyarakat Kota Surabaya. Manfaat secara langsung yang diharapkan oleh UPTD BLUD Surabaya Bus yakni dapat mengurangi kemacetan, hal tersebut menurut penulis sudah dapat dirasakan karena berdasarkan data lalu lintas harian Kota Surabaya adanya perubahan angka penggunaan kendaraan pribadi sejak diluncurkannya Surabaya Bus di Tahun 2019 yakni 98.509.412 dan menurun menjadi 5.990.992 di Tahun 2022 saat ini selanjutnya adanya kenaikan penggunaan transportasi umum di Tahun 2019 yakni 26.806 dan naik menjadi 29.590 di Tahun 2022.

Manfaat lainnya yang dirasakan dari adanya system pembayaran limbah botol plastic secara tidak langsung dapat mengedukasi masyarakat untuk terbiasa mengelolah limbah botol plastic, akan tetapi penulis menemukan adanya kendala yakni tidak adanya transportasi pendukung untuk membantu mobilisasi dari rumah menuju ke halte pemberhentian, karena pola kehidupan pada masyarakat ingin buka pintu langsung tersedia transportasi sehingga kendala tersebut menjadikan masyarakat kurang tertarik untuk menggunakan Surabaya Bus.

c) Ketidakberpihakan

penyelenggaraan kewenangan Dinas Perhubungan Kota Surabaya di bidang transportasi umum meliputi Surabaya Bus tidak terlepas dari asas ketidakberpihakan. Hal tersebut dikarenakan adanya keterlibatan berbagai macam pihak dan segala masukan dan saran senantiasa diterima oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya sehingga system yang berada di Surabaya Bus baik itu dari system pengelolaan, system penarikan tarif hingga pendanaannya senantiasa berubah-ubah sesuai dengan apa yang menjadi aspirasi masyarakat.

d) Kecermatan

kebijakan Surabaya Bus ini memenuhi asas kecermatan, di mana hal tersebut di cerminkan pada proses badan pemerintah mengambil keputusan yakni dimulai dengan mengumpulkan fakta-fakta di lapangan lalu mengevaluasinya untuk mempertimbangkan apa yang selanjutnya dilakukan.

e) Tidakmenyalahgunakan kewenangan

penyelenggaraan kewenangan transportasi umum di Kota Surabaya memenuhi asas tidak menyalahgunakan kewenangan, karena para stakeholder yang terlibat jelas tugas pokok dan fungsinya serta memahami apa yang menjadi urusan kewenangan masing-masing.

f) Keterbukaan

penyelenggaraan kewenangan transportasi umum Surabaya Bus telah mengindahkan asas keterbukaan dengan melihat bukti fisik unit angkutannya sangatlah ramah disabilitas, Pemerinah

Kota Surabaya memang sengaja memodifikasi bus lebih rendah agar penyandang disabilitas tidak kesusahan saat menaiki Surabaya Bus, tempat khusus penyandang disabilitas diletakan dekat dengan pintu Bus. Tempat tersebut dilengkapi tombol yang terhubung dengan Kru dan Helper setiap bus sehingga apabila penumpang membutuhkan bantuan bisa langsung memencetnya.

g) Kepentingan umum

Surabaya Bus dalam operasionalnya telah berusaha memberikan pelayanan kepada masyarakat semaksimal mungkin akan tetapi memang ada beberapa kendala seperti kurangnya unit bus sehingga akan berpengaruh pada jadwal keberangkatan bus dan menjadikan pelayanan Surabaya Bus tidak maksimal.

h) Pelayanan yang baik

bahwa Surabaya Bus dalam operasionalnya telah berusaha memberikan pelayanan kepada masyarakat semaksimal mungkin akan tetapi memang ada beberapa kendala seperti kurangnya unit bus sehingga akan berpengaruh pada jadwal keberangkatan bus dan menjadikan pelayanan Surabaya Bus tidak maksimal.

i) Keseimbangan

penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum Surabaya Bus ini belum sepenuhnya memenuhi asas keseimbangan karena belum adanya kejelasan terkait Standar Operasional Pelayanan dan juga Standar Pelayanan Minimal sehingga kualifikasi pelanggaran atau kealpaan yang dilakukan penyelenggara Surabaya Bus tidak begitu jelas sehingga nantinya akan berakibat pada pemberian hukuman yang tidak jelas karena tidak adanya kepastian hukum yang melandasinya.

j) Tidak Mempercampuradukan Kewenangan

penerapan system BLUD pada UPTD Surabaya Bus merupakan hal yang sah dan memang seharusnya dilakukan agar penarikan tarif pada Surabaya Bus lebih tepat sasaran walaupun penulis menilai Surabaya Bus ini merupakan merupakan inventaris daerah karena termasuk dalam APBD daerah, sehingga di awal penyelenggaraan Bus ini meggunakan plat berwarna merah. Kendaraan berplat merah dalam perundang-undangannya tidak diperbolehkan untuk menjadi angkutan umum atau massal serta tidak diperkenankan adanya tarif sehingga meninjau masalah di atas dengan beberapa keluhan dari masyarakat saat itu agar diadakan system pembayaran tunai maka Pemkot Surabaya bersama stakeholder merubahnya menjadi plat kuning agar dapat diberlakukannya tarif.

k) Keadilan dan Kewajaran

penyelenggaraan Surabaya Bus ini masih belum menerapkannya karena masih ada beberapa pihak yang terlibat merasa tidak seimbang dan mengalami ketimpangan sejak adanya Surabaya Bus, sedangkan asas kewajaran penulis berpendapat model Surabaya Bus ini secara tidak langsung mengindahkan beberapa norma norma yang berada di masyarakat seperti norma agama, norma asusila hal tersebut dapat dibuktikan dengan adanya warna-warna kursi yang dibuat untuk mengatur tempat duduk penumpang Wanita dan pria serta wanita hamil juga lansia sehingga berdasarkan hal di atas penulis menarik kesimpulan Surabaya Bus secara langsung mengindahkan asas kewajaran.

3.2 Faktor Penghambat

a. Pola Pikir Masyarakat yang Bermata Pencapaian Pengemudi Angkutan Umum

Dalam Pelaksanaannya Kebijakan Surabaya bus ini dinilai dapat merugikan pengemudi angkutan umum seperti angkot karena menurut mereka jika ada transportasi umum yang lebih murah serta kualitas pelayanan dan sarana prasarananya lebih baik maka semua pelanggan mereka akan beralih untuk naik Surabaya Bus dibanding naik Angkutan Umum.

b. SPM dan SOP belum Disahkan

Penulis dalam hal ini tidak mendapatkan data terkait SPM dan SOP dan berdasarkan sumber perundang-undangannya hanya mengatur mekanisme pemberlakuan tarif serta jam operasional Surabaya bus Ketika dilapangan.

c. Tidak ada Armada Microbus atau Angkot

Fakta di lapangan moda transportasi pengumpan belum diadakan sehingga masih menjadi penghambat bagi Surabaya Bus untuk mencapai sasarnya yakni mengurangi kemacetan di Kota Surabaya.

3.3 Faktor Pendukung

a. Peraturan Perundang-Undangan

Penyelenggaraan kewenangan daerah di Bidang transportasi umum kota surabaya memiliki peraturan perundang-undangan yang dapat menjadi salah satu factor pendukung karena dengan adanya peraturan perundang-undangan dapat menjadi pedoman bagi penyelenggaraan kewenangan transportasi umum ini sehingga dapat berjalan lancar dan tertib.

Adanya Perwali Kota Surabaya Nomor 56 Tahun 2021 sangat membantu penyelenggara dalam memisahkan system pengelolaan Surabaya Bus baik dari pendanaan Surabaya Bus dari APBD sampai pemisahan pengelolaan hasil penarikan tarif oleh BLUD.

b. Sumber Dana dan Sarana Pendukung

Penyelenggaraan kewenangan Surabaya Bus ini ditetapkan dan dibuat di masa kepemimpinan Wali Kota Tri Risma Harini maka sumber dana yang digunakan yakni APBD Kota Surabaya hingga saat ini, akan tetapi biaya operasional Surabaya Bus ini sangat besar dan APBD Kota Surabaya juga terbatas dengan segala pertimbangan Surabaya Bus ini diberlakukannya tarif sehingga untuk menghindari tumpang tindih dalam pengelolaan dana maka di berikannya saran pendukung yakni diadakannya BLUD dalam UPTD tersebut untuk mengatur dan mengelolah khusus hasil pendapatan Surabaya dari penarikan tarif yang dipergunakan untuk mendukung segala biaya operasional Surabaya Bus.

c. Partisipasi Masyarakat

Surabaya Bus pada awal peluncurannya sudah banyak mengundang partisipasi masyarakat karena adanya ketertarikan pada desain bus yang sengaja dibuat berbeda dengan bus pada umum ditambah metode pembayarannya menggunakan limbah botol plastic. Awal peluncuran hingga saat ini kalangan ibu-ibu rumah tangga menjadi kategori penumpang yang sering menggunakan Surabaya Bus karena menurut penjelasan Kru dan Helper mereka tidak mau naik transportasi umum dahulunya dikarenakan fasilitas yang kurang memadai sebelumnya namun kini Transportasi umum Kota Surabaya menjadi peluang bagi mereka untuk bisa memnafaatkannya sehingga pada faktanya Surabaya Bus banyak di tumpangi oleh kalangan Wanita khususnya ibu-ibu dengan tujuan ingin bertamasya keliling Kota Surabaya.

3.4 Upaya Meningkatkan Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum

Upaya yang dilakukan untuk meningkatkan penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum yakni sebagai berikut:

- a. Perlu adanya pendekatan antara Dinas Perhubungan Kota Surabaya dengan para sopir angkot di Kota Surabaya agar dapat menyamakan persepsi dan bersinergi dalam mendukung penyelenggaraan transportasi umum di Kota Surabaya.
- b. Segera menetapkan Standar Operasional Pelayanan dan Standar Pelayanan Minimal Surabaya Bus agar dalam penyelenggaraan Surabaya Bus jelas ukuran pelayanan yang diberikan dan terarah sehingga apabila ada pegawai yang tidak memenuhi SOP dapat dilakukan evaluasi.
- c. Melakukan pengadaan dan perawatan sarana dan prasarana Surabaya Bus baik itu dari titik penukaran botol hingga ketersediaan microbus sebagai transportasi pengumpan.
- d. Menciptakan dan membangun komunikasi yang baik antara para stakeholders penyelenggara Surabaya Bus untuk membangun kerja sama dan koordinasi melalui forum komunikasi.

3.5 Diskusi Temuan Utama Penelitian

Pola pikir masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pengemudi angkutan umum non pemerintah merasa sangat dirugikan karena para penumpangnya kebanyakan beralih kepada Surabaya Bus karena dinilai fasilitasnya lebih aman dan nyaman, faktanya seharusnya para supir angkot dapat bersinergi dengan pemerintah dalam hal pembagian wilayah perjalanan angkutan umum karena Surabaya Bus tidak dapat berhenti di sembarang tempat hanya pada halte-halte tertentu saja dapat berhenti. Penulis tidak menemukan adanya SOP dan SPM terkait Surabaya Bus sehingga jika ada kekurangan terhadap kinerja pegawai dalam pemberian pelayanan maka Lembaga yang menaungi tidak dapat lebih dalam melanjutkan karena tidak ada dasar yang kuat terkait standar pelayanan yang diberikan

IV. KESIMPULAN

Penulis menyimpulkan bahwa Penyelenggaraan Kewenangan Daerah di Bidang Transportasi Umum di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur yang sesuai dengan Peraturan Walikota Surabaya Nomor 56 Tahun 2021 tentang Tarif Layanan Bus Surabaya Pada Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengelolaan Transportasi Umum Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya belum dapat terselenggara dengan maksimal karena banyaknya asumsi dari masyarakat yang berprofesi sebagai supir angkot bahwa penyelenggaraan kewenangan pengadaan Surabaya Bus ini mematikan sumber mata pencaharian mereka di Kota Surabaya, sehingga kebijakan ini dinilai merugikan salah satu pihak. mengatasi masalah adanya perbedaan perspektif tentang keberadaan Surabaya Bus antara para Supir Angkot dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya yakni hendaknya Pemerintah Kota Surabaya melakukan koordinasi dengan para supir angkot di Kota Surabaya guna mengajak para supir angkot bersinergi dalam melakukan perbaikan pelayanan transportasi umum di Kota Surabaya dengan beberapa hal seperti melakukan peremajaan pada unit angkutannya serta berkoordinasi dalam pembagian titik wilayah operasional baik angkot dan Surabaya Bus.

Keterbatasan Penelitian. Penelitian ini memiliki keterbatasan utama yakni waktu dan biaya penelitian, akibatnya informasi yang digali kurang maksimal dan keterbatasan dana menjadikan

penulis kesulitan untuk meningkatkan partisipasi masyarakat untuk meluangkan waktunya memberikan data informasi kepada penulis.

Arah Masa Depan Penelitian (*future work*). Penulis menyadari masih awalnya temuan penelitian, oleh karena itu penulis menyarankan agar dapat dilakukan penelitian lanjutan pada lokasi serupa berkaitan dengan penyelenggaraan kewenangan daerah di bidang transportasi umum di Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur.

V. UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih terutama ditujukan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan Kepala UPTD BLUD Surabaya Bus beserta jajarannya yang telah memberikan kesempatan penulis untuk melaksanakan penelitian, serta seluruh pihak yang membantu dan mensukseskan pelaksanaan penelitian.

VI. DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Suatu Pendekatan Praktek* . Jakarta: Rineka Cipta.
- Atmadja, D. G. (2010). *Hukum Konstitusi: Problematika Konstitusi Indonesia Sesudah Perubahan UUD 1945*. Malang: Setara Press.
- Bates, j. E. (1999). *Managing Services Marketing: Text and Readings*. Orlando: The Dryden Press Harcourt Brace Collage Publisher.
- Bratakusumah, D. S. (2005). *Penyelenggaraan Kewenangan dalam Konteks Otonomi Daerah*. Jakarta : PT Gramedia Pustaka Utama.
- Budi, W. (2007). *Kebijakan Publik : Teori dan Proses (Edisi Revisi)*. Yogyakarta: Press.
- Cresswell, J. W. (2012). *Educational research:Planing, Conducting, and evaaluating quantitative and qualitative research*. Upper Saddle River: NJ:Merill.
- Deliamoor, N. A. (2013). *Teori dan Praktek Kewenangan Pemerintahan* . Bandung: UNPAD Press.
- Djati, S. d. (2005). *Pengaruh Kinerja Karyawan Terhadap Kepuasan, Kepercayaan dan Kesetiaan Pelanggan* . Surabaya: Fakultas Ekonomi Universitas Kristen Petra.
- Gasperz, V. (2003). *Total Quality Managment*. Jakarta: Pt. Gramedia Pustaka Utama .
- Handoko, T. H. (2003). *Manajemen Edisi 2* . Yogyakarta: BPFE.
- Hsb, A. M. (2019). *Pelaksanaan Kewenangan Atribusi Pemerintahan Daerah Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah*.
- Huda, N. m. (2009). *Hukum Antara Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945*. Jakarta: Nusamedia.
- Indorharto. (1991). *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha* . Jakarta: Sinar Harapan.
- Keller, K. d. (2009). *Manajemen Pemasaran. Jilid 1 dan 2 Edisi 12*. Jakarta: Erlangga.
- Mahmoedin. (2010). *Kualitas Pelayanan* . Jakarta: Sinar Harapan .
- Manan, B. (2004). *Hukum Positif Indonesia* . Jakarta: FH UII Press.
- Moloeng, J. L. (2008). *Metodologi Penelitian Kualitatif* . Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nazir, M. (2005). *Metode Penelittian* . Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Neuman. (2006). *Social Research Methods: qualitative and quantitative approach* . United States Of America: Pearson.
- Philipus, H. M. (2005). *Hukum Administrasi Negara* . Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

Qamar, N. (2014). Wewenang dalam Konsep Hukum dan Kekuasaan . *Jurnal Ilmu Hukum; Wewenang Dalam Konsep Hukum dan Kekuasaan* , 23.

Rukajat, A. (2018). *Pendekatan Penelitian Kualitatif (Qualitative Research Approach)*. Deepublish.

Sadjijono. (2008). *Memahami beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*. Yogyakarta: LaksBang Pressindo.

Sinambela. (2008). *Reformasi Pelayanan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.

Siyoto, S. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian*. jogjakarta: literasi media.

Soesilo. (1999). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta: Universitas Terbuka.

Solechan. (2019). Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik . *Administrative Law & Governance* , 555.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif ,dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta CV.

Sumarni, G. T. (2017). *Implementasi Kebijakan Pemetaan Urusan Pemerintahan Terhadap Penataan Organisasi Pemerintahan*. Jakarta : universitas terbuka.press.

Arikunto, S. (2006). *Prosedur Suatu Pendekatan Praktek* . Jakarta: Rineka Cipta.

Atmadja, D. G. (2010). *Hukum Konstitusi: Problematika Konstitusi Indonesia Sesudah Perubahan UUD 1945*. Malang: Setara Press.

Qamar, N. (2014). Wewenang dalam Konsep Hukum dan Kekuasaan . *Jurnal Ilmu Hukum; Wewenang Dalam Konsep Hukum dan Kekuasaan* , 23.

Rukajat, A. (2018). *Pendekatan Penelitian Kualitatif (Qualitative Research Approach)*. Deepublish.

Sadjijono. (2008). *Memahami beberapa Bab Pokok Hukum Administrasi*. Yogyakarta: LaksBang Pressindo.

Sinambela. (2008). *Reformasi Pelayanan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.

Siyoto, S. (2015). *Dasar Metodologi Penelitian*. jogjakarta: literasi media.

Soesilo. (1999). *Ekonomi Perencanaan dan Manajemen Kota*. Jakarta: Universitas Terbuka.

Solechan. (2019). Asas-Asas Umum Pemerintahan Yang Baik . *Administrative Law & Governance* , 555.

Sugiyono. (2008). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif ,dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta CV.

Sumarni, G. T. (2017). *Implementasi Kebijakan Pemetaan Urusan Pemerintahan Terhadap Penataan Organisasi Pemerintahan*. Jakarta : universitas terbuka.press.

Surabaya, H. K. (2018, Desember Rabu). *Pemkot Surabaya Tambah 10 Unit Armada Suroboyo Bus*. Diambil kembali dari Pemerintah Kota Surabaya: <https://www.surabaya.go.id/id/berita/49902/pemkot-surabaya-tambah-10-unit>

Surabaya, H. K. (2019, Juni Kamis). *Hasil Pengumpulan Sampah Botol Plastik Suroboyo Bus Laku Terjual 150 Juta*. Diambil kembali dari Pemerinttah Kota Surabaya: <https://www.surabaya.go.id/id/berita/51176/hasil-pengumpulan-sampah-botol>

Surabaya, T. D. (2019, November Selasa). *Data Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR)*. Diambil kembali dari Dinas Perhubungan: <https://dishub.surabaya.go.id/portal/elalin/lhr>

Syarifudin, A. (1985). *Pasang Surut Otonomi Daerah* . Bandung : Binacipta.

Winarsih, R. &. (2012). *Manajemen Peleyanan*. Jakarta: Pustaka Pelajar.

SKRIPSI & JURNAL

Prabawati, I. d. (2018). Implementasi Suroboyo Bus Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

Puspita, N. D. (2020). Analisis Kontribusi Pembayaran Tiket Suroboyo Bus Terhadap Pendapatan Asli Daerah (Pad) Kota Surabaya. Surabaya: digilib.uinsby.ac.id.

Rohma, I. (2019). Tinjauan Hukum Islam Terhadap Sistem Pembayaran Jasa Transportasi Bus Surabaya. Surabaya : UINSA.

Suartha, N. (2016). Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Tingginya Laju Pertumbuhan Dan Implementasi Kebijakan Penduduk di Provinsi Bali. *Piramida*, 1-7.

Winaryo, M. (2019). Peran Pemerintah Kota Surabaya dalam Pengaturan Transportasi Publik Kota Surabaya : Studi Perkotaan Program “Suroboyo Bus”.

INTERNET

Badan Pusat Statistik Kota Surabaya. 2021. Kota Surabaya dalam Angka Tahun 2021. Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur. Surabaya

Surabaya, H. K. (2018, Desember Rabu). *Pemkot Surabaya Tambah 10 Unit Armada Suroboyo Bus*. Retrieved from Pemerintah Kota Surabaya.

<https://www.surabaya.go.id/id/berita/49902/pemkot-surabaya-tambah-10-unit>

Surabaya, H. K. (2019, Juni Kamis). *Hasil Pengumpulan Sampah Botol Plastik Suroboyo Bus Laku Terjual 150 Juta*. Retrieved from Pemerintah Kota Surabaya:

<https://www.surabaya.go.id/id/berita/51176/hasil-pengumpulan-sampah-botol>

Surabaya, T. D. (2019, November Selasa). *Data Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR)*. Retrieved from Dinas Perhubungan:<https://dishub.surabaya.go.id/portal/elalin/lhr>.