

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Pertama, implementasi kebijakan pengelolaan Batik Solo Trans di Kota Surakarta berdasarkan Peraturan Wali Kota Surakarta Nomor 28.1 Tahun 2023 di Pasal 5 dan 6 telah berjalan dengan kerangka kelembagaan yang jelas melalui BLUD UPTD Transportasi. UPTD telah menjalankan sebagian besar tugas dan fungsinya, mulai dari aspek perencanaan teknis, operasional harian, pemantauan layanan, hingga pelaporan, meskipun masih terdapat kendala dalam hal jumlah armada, kapasitas SDM, dan koordinasi lintas instansi. Pelaksanaan fungsi-fungsi yang tercantum dalam pasal tersebut menunjukkan bahwa kebijakan ini sudah berada pada jalur implementasi, tetapi perlu diperkuat dalam pelaksanaannya agar lebih responsif terhadap kebutuhan lapangan.

Kedua, Faktor-faktor yang mendorong keberjalanan kebijakan antara lain adalah adanya regulasi yang cukup rinci, struktur kelembagaan UPTD yang fokus, potensi kerja sama dengan operator dan pihak ketiga, serta dukungan masyarakat terhadap layanan BST yang dinilai terjangkau dan menjangkau banyak titik. Namun, masih terdapat hambatan yang signifikan seperti berkurangnya jumlah armada, keterbatasan pelatihan SDM, koordinasi yang belum sinergis antara UPTD, Dishub, dan mitra operator, infrastruktur halte yang tidak merata, minimnya sosialisasi ke masyarakat, serta ketergantungan pembiayaan pada subsidi pusat. Oleh karena itu, dibutuhkan penguatan pada aspek pelaksana teknis, pembiayaan

berkelanjutan, serta sinergi antar pemangku kepentingan agar kebijakan ini dapat terimplementasi secara lebih optimal.

4.2 Saran

Berdasarkan hasil temuan, dapat dirincikan beberapa saran berikut:

1. Penguatan Sumber Daya dan Kapasitas Pelaksana

Pemerintah Kota Surakarta melalui UPTD Transportasi perlu menambah jumlah dan meningkatkan kompetensi sumber daya manusia melalui pelatihan teknis secara berkala, khususnya yang berkaitan dengan pengoperasian sistem digital transportasi dan manajemen layanan publik. Hal ini penting untuk memastikan setiap fungsi dalam Pasal 5 dan 6 dapat dijalankan dengan optimal dan tidak membebani personel yang terbatas.

2. Penambahan dan Pemeliharaan Armada

Untuk menjaga stabilitas layanan dan mengurangi waktu tunggu penumpang, diperlukan langkah strategis dalam pengadaan armada tambahan dan perawatan berkala kendaraan yang ada. Pemerintah juga perlu mendorong efisiensi pendanaan dengan menjajaki alternatif sumber pembiayaan dari mitra swasta atau kerja sama daerah.

3. Peningkatan Koordinasi Antarinstansi dan Mitra Swasta

Diperlukan mekanisme koordinasi yang lebih sistematis dan terstruktur antara UPTD, Dinas Perhubungan, dan pihak operator. Rapat koordinasi rutin, integrasi sistem informasi, serta penyusunan SOP teknis bersama dapat mengurangi tumpang tindih kewenangan dan mempercepat pengambilan keputusan operasional.

4. Standarisasi Infrastruktur Halte dan Aksesibilitas

UPTD bersama pihak terkait sebaiknya segera melakukan evaluasi dan penataan ulang terhadap halte-halte BST, terutama yang berada di wilayah pinggiran. Penyediaan fasilitas halte yang seragam, ramah disabilitas, dan aman akan meningkatkan kenyamanan serta mendorong lebih banyak masyarakat untuk menggunakan transportasi umum.

5. Sosialisasi dan Pelibatan Masyarakat

Kegiatan sosialisasi layanan BST perlu ditingkatkan melalui berbagai media, termasuk media sosial, papan informasi fisik, dan kerja sama dengan komunitas lokal. Pelibatan masyarakat dalam survei kepuasan dan forum diskusi dapat memberikan masukan berharga yang mendukung pengambilan keputusan berbasis kebutuhan pengguna.

6. Strategi Pembiayaan Jangka Panjang

Pemerintah daerah perlu merancang strategi pembiayaan yang berkelanjutan, tidak semata-mata bergantung pada subsidi pusat. Ini dapat ditempuh melalui skema pembiayaan campuran, kontribusi CSR, atau optimalisasi pendapatan dari layanan penunjang BST seperti periklanan atau retribusi khusus.