

**IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BINJAI NOMOR
23 TAHUN 2019 TENTANG PEMBENTUKAN UNIT
PELAKSANAAN TEKNIS DAERAH BUS RAPID
TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BINJAI**

TESIS

OLEH

**REZA FACHROZI
NPM. 191801033**



**PROGRAM MAGISTER ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2021**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 29/6/22

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)29/6/22

**IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BINJAI NOMOR
23 TAHUN 2019 TENTANG PEMBENTUKAN UNIT
PELAKSANAAN TEKNIS DAERAH BUS RAPID
TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BINJAI**

TESIS

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Administrasi Publik
pada Pascasarjana Universitas Medan Area

OLEH

**REZA FACHROZI
NPM. 191801033**

**PROGRAM MAGISTER ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
PASCASARJANA UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN
2021**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 29/6/22

Access From (repository.uma.ac.id)29/6/22

UNIVERSITAS MEDAN AREA MAGISTER ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

HALAMAN PERSETUJUAN

**Judul : Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019
Tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus
Rapid Transit pada Dinas Perhubungan Kota Binjai**

Nama : Reza Fachrozi

NPM : 191801033

Menyetujui

Pembimbing I



Dr. Isnaini, SH, M.Hum

Pembimbing II



Dr. Rudi Salam Sinaga, S.Sos, M.Si

**Ketua Program Studi
Magister Ilmu Administrasi Publik**



Dr. Budi Hartono, M.Si

Direktur



Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS

Telah diuji pada Tanggal 05 Agustus 2021

Nama : Reza Fachrozi

NPM : 191801033



Panitia Penguji Tesis :

Ketua : Prof. Dr. Ir. Yusniar Lubis, M.MA

Sekretaris : Dr. Budi Hartono, M.Si

Pembimbing I : Dr. Isnaini, SH, M.Hum

Pembimbing II : Dr. Rudi Salam Sinaga, S.Sos, M.Si

Penguji Tamu : Dr. Dumasari Harahap, SH, M.Si

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Medan, 05 Agustus 2021

Yang menyatakan,



Reza Fachrozi

5.2 Format Halaman Pernyataan Persetujuan Publikasi Karya Ilmiah Mahasiswa

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR/SKRIPSI/TESIS UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Medan Area, saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Reza Fachrozi
NPM : 191801033
Program Studi : Magister Ilmu Administrasi Publik
Fakultas : Pascasarjana
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Medan Area Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul : **Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapid Transit pada Dinas Perhubungan Kota Binjai .**

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Medan Area berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir/skripsi/tesis saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Medan
Pada tanggal : 16 November 2021

Yang menyatakan



(Reza Fachrozi)

ABSTRAK

IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BINJAI NOMOR 23 TAHUN 2019 TENTANG PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANAAN TEKNIS DAERAH BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI

Nama : REZA FACHROZI
NPM : 191801033
Program Studi : Magister Ilmu Administrasi Publik
Pembimbing I : Dr. Isnaini, SH, M. Hum
Pembimbing II : Dr. Rudi Salam Sinaga, S.Sos, M.Si

Trans Binjai merupakan layanan transportasi yang diberikan Pemerintah Kota Binjai kepada masyarakat Kota Binjai dalam mewujudkan Binjai *Smart City*. Trans Binjai adalah pelayanan publik dalam bidang Transportasi yang dapat diakses dengan menggunakan Hakte atau Shelter yang berfungsi memberikan kemudahan kepada masyarakat dalam menaikinya bagi masyarakat Kota Binjai. Sebelum adanya PERWA ini masyarakat Kota Binjai menuangkan transportasi umum Biasa yang ada, dengan menaiki Trans Binjai ini masyarakat tidak di pungut biaya angkut dengan menggunakan Halted an Shelter yang tersedia. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis, bagaimana implementasi kebijakan mengenai Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai dalam hal meningkatkan kualitas pelayanan publik. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah kualitatif deskriptif dengan menggunakan teori Merille S. Grindle dimana variabel yang menentukan keefektifan implementasi kebijakan. Dilihat dari ke 9 (sembilan) indikator tersebut masih ada yang kurang maksimal dalam pengimplentasiannya yaitu bagaimana persentase pelaksana program dari Trans Binjai tersebut pada tahun kedua pelaksanaannya, bagaimana Pemerintah Kota Binjai mengakomodir masyarakat Binjai yang dari segi kemampuan ekonomi mempunyai keterbatasan, dan bagaimana Pemerintah Kota Binjai dalam menangani minat untuk menaiki trans Binjai tersebut. Dari hasil penelitian dan pembahasan setelah berjalan 2,5 tahun mengalami grafik penurunan penumpang, menurun persentasenya. Masyarakat Kota Binjai lebih memilih untuk menaiki kendaraan pribadi dan angkutan umum seperti becak bermotor dan lainnya untuk bertransportasi sehari – hari yang mereka anggap lebih efisien waktu, karena pemikiran masyarakat Kota Binjai belum cocok untuk diadakannya Trans Binjai tersebut karena Kota Binjai belum ada Kemacetan yang signifikan, dan Kota Binjai tersebut sebagai Kota Perlintasan yang lebar wilayahnya masih bisa dijangkau dengan menaiki kendaraan pribadi ataupun transportasi umum seperti Betor. Pemerintah Kota Binjai untuk kesinambungan akan kebijakan ini tetap berlangsung dengan melakukan Pengevaluasian Kembali karena dianggap menyianyikan anggaran untuk pembiayaan dan perawatan dari Trans Binjai tersebut sehingga biaya perawatan dari trans Binjai bisa di salurkan ke biaya Pendidikan ataupun Kesehatan.

Kata Kunci : Implementasi, Trans Binjai

ABSTRACT

IMPLEMENTATION OF BINJAI MAYOR REGULATION NUMBER 23 YEAR 2019 CONCERNING THE ESTABLISHMENT OF A BUS RAPID TRANSIT AREA TECHNICAL IMPLEMENTATION UNIT IN THE BINJAI CITY TRANSITATION SERVICE

Name : Reza Fachrozi
Student Id Number : 191801033
Study Program : Master of Science Public Administration
Supervisor I : Dr. Isnaini, SH, M.Hum
Supervisor II : Dr. Rudi Salam Sinaga, S.Sos, M.Si

Trans Binjai is a transportation service provided by the Binjai City Government to the people of Binjai City in realizing the Binjai Smart City. Trans Binjai is a public service in the field of transportation that can be accessed by using Hakte or Shelter whose function is to provide convenience to the public in riding it for the people of Binjai City. Prior to this PERWA, the people of Binjai City provided the existing Ordinary public transportation, by taking the Trans Binjai, the community was not charged a transportation fee by using the available Halted and Shelters. The purpose of this study is to find out and analyze how the implementation of policies regarding the Implementation of Binjai Mayor Regulation Number 23 concerning the Establishment of a Bus Rapid Transit Regional Technical Implementation Unit at the Binjai City Transportation Service in terms of improving the quality of public services. The method used in this research is descriptive qualitative using the theory of Merille S. Grindle where the variables that determine the effectiveness of policy implementation. Judging from the 9 (nine) indicators, there are still some that are less than optimal in their implementation, namely how the percentage of program implementers from Trans Binjai is in the second year of implementation, how the Binjai City Government accommodates the Binjai community who in terms of economic capacity has limitations, and how the Binjai City Government in addressing the interest in riding the Binjai trance. From the results of research and discussion after running for 2.5 years there is a graph of a decrease in passengers, the percentage decreases. The people of Binjai City prefer to take private vehicles and public transportation such as motorized rickshaws and others for daily transportation which they consider to be more time efficient, because the people of Binjai City think that it is not suitable for the holding of Trans Binjai because the City of Binjai has no significant congestion, and the City of Binjai as a City of Crossings whose wide area can still be reached by taking private vehicles or public transportation such as motorized tricycles. The Binjai City Government for the continuity of this policy will continue to carry out a re-evaluation because it is considered a waste of the budget for financing and maintenance from Trans Binjai so that maintenance costs from Trans Binjai can be channeled to education or health costs.

Keywords: *Implementation, Trans Binjai*

KATA PENGANTAR

Sebagai insan yang beriman dan bertaqwa, sudah merupakan kewajiban penulis ucapkan puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala rahmat dan hidayah-Nya serta kemurahan-Nya yang selalu memberikan lindungan, menyertai dan membimbing penulis dalam menyelesaikan tesis yang berjudul **“IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BINJAI NOMOR 23 TAHUN 2019 TENTANG PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANAAN TEKNIS DAERAH BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI”**. Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Administrasi Publik pada Program Pascasarjana Universitas Medan Area.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang ikut serta membantu baik dari segi moril maupun materil dalam penyelesaian penulisan ini.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih banyak kekurangannya, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis membuka diri untuk menerima saran maupun kritikan yang konstruktif, dari para pembaca demi penyempurnaannya dalam upaya menambah khasanah pengetahuan dan bobot dari tesis ini. Semoga tesis ini dapat bermanfaat, baik bagi perkembangan ilmu pengetahuan maupun bagi dunia pendidikan dan masyarakat.

Medan, Agustus 2021

Penulis,



REZA FACHROZI

191801033

UCAPAN TERIMA KASIH

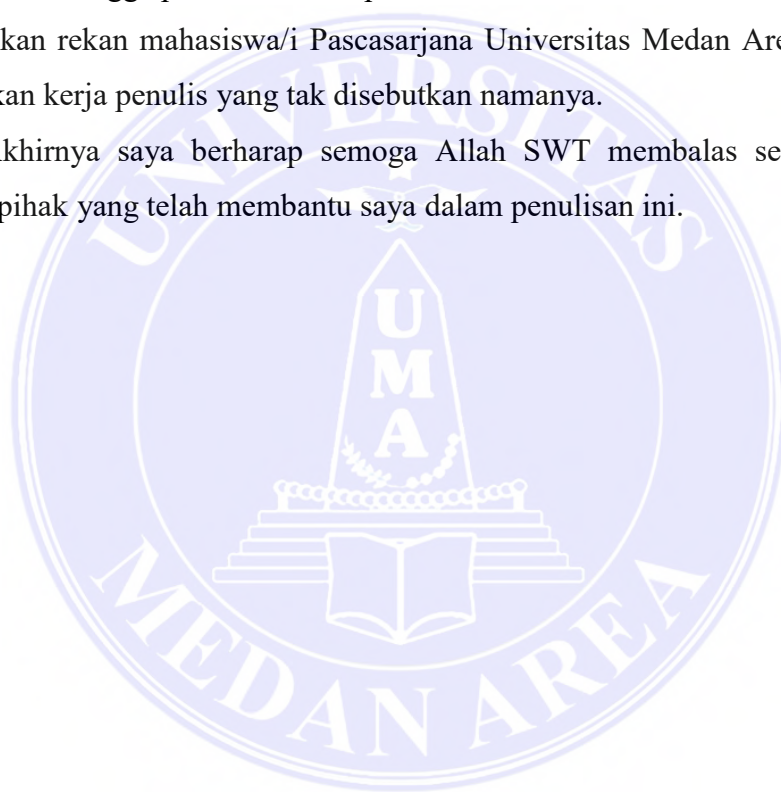
Sekali lagi puji syukur Penulis haturkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul **“IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BINJAI NOMOR 23 TAHUN 2019 TENTANG PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANAAN TEKNIS DAERAH BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI”**

Dalam penyusunan tesis ini penulis telah banyak mendapatkan bantuan materil maupun dukungan moril dan bimbingan (penulisan) dari berbagai pihak. Untuk itu penghargaan dan ucapan terimakasih disampaikan kepada :

1. Rektor Universitas Medan Area, Prof. Dr. Dadan Ramdan., M. Eng., M. Sc.
2. Direktur Pascasarjana Universitas Medan Area, Prof. Dr. Ir. Hj. Retna Astuti Kuswardani, MS.
3. Ketua Program Studi Magister Ilmu Administrasi Publik, Dr. Budi Hartono, M.Si.
4. Komisi Pembimbing I : Bapak Dr. Isnaini, SH, M. Hum sebagai pembimbing yang telah memberikan banyak bantuan dan masukkan yang berharga dalam penyelesaian penulisan ini.
5. Komisi Pembimbing II : Bapak Dr. Rudi Salam Sinaga, S.Sos, M.Si sebagai pembimbing yang memberikan bantuan, masukkan serta saran dan meluangkan waktunya untuk berdiskusi dalam hal penelitian tentang Trans Binjai.
6. Bapak Syahrial, SH sebagai Kadis. Perhubungan Kota Binjai sekaligus atasan Penulis dan juga sebagai Informan Tambahan.
7. Ibu Netty Arliza sebagai Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Binjai yang telah memberikan masukan.
8. Ibu Heny Sri Dewi sebagai Kepala Bidang Pembinaan dan Moda Dinas Perhubungan Kota Binjai yang telah memberikan masukan.

9. Seluruh Dosen sebagai pengajar Prodi Magister Ilmu Administrasi Publik yang telah memberikan pembelajaran.
10. Seluruh pegawai dan staf administrasi Pascasarjana Universitas Medan Area yang telah banyak memberikan bantuan dan kemudahan kemudahan administrasi selama perkuliahan.
11. Ayah, Ibu, Istri dan anak serta keluarga dan saudara penulis yang telah banyak memberikan bantuan dan pengorbanan baik materi maupun waktu dan kasih sehingga penulisan ini dapat terselesaikan.
12. Rekan rekan mahasiswa/i Pascasarjana Universitas Medan Area dan seluruh rekan kerja penulis yang tak disebutkan namanya.

Akhirnya saya berharap semoga Allah SWT membalas segala kebaikan semua pihak yang telah membantu saya dalam penulisan ini.



DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
UCAPAN TERIMA KASIH	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar belakang	1
1.2 Perumusan masalah	7
1.3 Tujuan penelitian	8
1.4 Manfaat penelitian	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
2.1 Teori – Teori yang mendukung.....	10
2.2 Peneliti Terdahulu.....	23
2.3 <i>Kerangka Pemikiran</i>	24
2.4 <i>Smart City</i>	26
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	32
3.1 Waktu dan Tempat Penelitian.....	32
3.2 Bentuk penelitian	33
3.3 Teknik Pemilihan Informan	34
3.4 Teknik pengumpulan data.....	40
3.5 Teknik analisis data.....	41
3.6 Definisi Konsep dan Operasional	42
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	44
4.1 Gambaran Umum Binjai <i>Trans Binjai</i>	44
4.2 Cara menaiki dan turun dari <i>Trans Binjai</i>	49
4.3 Program <i>Trans Binjai</i> melalui <i>Smart Mobility</i>	49
4.4 Implementasi Program <i>Trans Binjai</i> di Kota Binjai.....	52
4.5 Pembahasan	68
4.6 Hasil Analisa Penelitian.....	84
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	86
5.1 Kesimpulan	86
5.2 Saran	87
DAFTAR PUSTAKA	89
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Informan Penelitian Trans Binjai (BRT) di Kota Binjai	35
Tabel 3.2 Hasil Responden Pengguna Trans Binjai Periode Januari 2020 s/d April 2020	37
Tabel 3.3 Kode Pernyataan Responden Trans Binjai Periode April 2020 s/d Januari 2021	39
Tabel 4.1 Anggaran yang diperlukan untuk mendukung kegiatan Trans Binjai T.A 2019 s/d 2021	77
Tabel 4.2 Hasil Responden Pengguna Trans Binjai Periode April 2020 s/d Januari 2021	80
Tabel 4.3 Kode Pernyataan Responden Trans Binjai Periode April 2020 s/d Januari 2021	83

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1. Flowchart Proses Politik dan Administrasi menurut Merille S. Grindle.....	16
Gambar 2. Bagan Model Implementasi Menurut Merille S. Grindle.....	17
Gambar 3. Flow Chart Kerangka Pemikiran Penelitian.....	25
Gambar 4. Bagan UPTD Trans	76



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pelayanan fasilitas publik khususnya pelayanan transportasi masih belum memuaskan harapan masyarakat, hal ini disebabkan pelayanan publik khususnya Trans Binjai masih identik dengan ketidak pastian baik dalam hal ketepatan waktu dan prosedur. Dengan jumlah 14 (Empat Belas) Unit angkutan yang sangat memungkinkan untuk Pelayanan Publik untuk mengangkut masyarakat Kota Binjai di seluruh Kecamatannya dan mempunyai 80 Halte dan 60 shelter yang terdapat di 5 (lima) Kecamatan, dan memiliki 20 Supir dan 20 Kondektur yang selama ini beroperasi dan dilihat menurut hemat masyarakat Kota Binjai Fasilitas Memadai dan jumlah Supir dan Kondektur yang memadai Kenapa Selau saja Jadwal untuk beropersinya masih saja dianggap kurang menepati jadwal yang ada sehingga masyarakat yang ingin menaiki Trans tersebut terlambat ke tempat tujuan yang ingin di tuju, sehingga masyarakat Kota Binjai beralih menggunakan transportasi lama Seperti Becak Bermotor dan lain sebagainya, Sudah lama masyarakat mengeluhkan penyelenggaraan layanan transportasi yang dinilai sangat jauh dari harapan (Dwiyanto, 2018:76). Dan sebagian masyarakat Kota Binjai Masih Menganggap Trans Binjai ini masih belum cocok dan belum layak di Kota Binjai Karena Binjai masih Dianggap Kota Kecil, Oleh karena itu, ini menjadi pekerjaan rumah bagi pemerintah Kota Binjai untuk meningkatkan penyelenggaraan pelayanan Trasnportasi lebih baik lagi. Sebagai salah satu contoh masih rendahnya mutu pelayanan Trans Binjai dapat dilihat dari

Kurangnya Minat masyarakat untuk menaikinya, Minggu 24 September 2017, menjadi salah satu momen penting bagi Kota Binjai. Pasalnya Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, dan Walikota Binjai, H.M.Idaham, meresmikan pengoperasian Bus *Trans* Binjai. *Trans* Binjai merupakan program yang diwacanakan sejak 2016 silam, dan sengaja dikembangkan demi menjamin ketersediaan sarana transportasi massal lintas kelurahan yang nyaman, ekonomis, dan mampu menjangkau hingga wilayah terdalam (Humas Pemko, 2017). Latar belakang di bentuknya Peraturan walikota Binjai nomor 23 tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai(BUS BRT) ini dianggap sebagai inovasi dan memudahkan masyarakat untuk berinteraksi ke semua kecamatan di Kota Binjai, Bus Rapid Transit (*Trans* Binjai,BRT) ini merupakan suatu inovasi pelayanan guna mendekatkan jarak antara pemerintah sebagai penyedia layanan dengan masyarakat sebagai penerima layanan, yang sejatinya didasari oleh adanya pendelegasian kewenangan dari Walikota kepada Dinas Perhubungan Kota Binjai dapat dijadikan sebagai penyelenggara Smart Mobility sebagai penunjang Smasrt City (berdasarkan Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019), yaitu: 1. Syarat Substantif, yaitu adanya pendelegasian kewenangan dari Walikota kepada Dinas Perhubungan yang meliputi bidang Penyelenggaraan Smart Mobiliity dengan Bus Rapit Transit (*Trans* Binjai,BRT) yang ditetapkan melalui Peraturan Walikota; 2. Syarat Administratif, yang meliputi adanya standar pelayanan dan uraian tugas personil Dinas Perhubungan yang di selenggarakan oleh Unit Pelaksana Teknis yang ditetapkan melalui

Peraturan Walikota;3. Syarat Teknis, yang meliputi sarana dan prasarana, serta adanya pelaksana teknis yang disesuaikan dengan kemampuan anggaran daerah.

Seiring dengan di bentuknya Unit Pelaksana Teknis Daerah Bus Rapid Transit pada Dinas Perhubungan Kota Binjai sebagai Penunjang Smart City maka Kota Binjai Mengambil Kebijakan Untuk Membuat Transportasi Masal (Hanta Yuda AR,Tim,2015: 618) dalam Bentuk Trans Binjai, Pembentukan Trans Binjai ini seakan akan hanya menyempurnakan dari 100 (seratus Kota Menuju Smart City) dalam Konteks Smart Mobility nya maka dari itu penulis meneliti apakah Implementasi Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapi Transit ini berjalan atau tidak sesuai yang di inginkan, dari pengamatan penulis Bus Trans Binjai ini kurang diminati oleh masyarakat Kota Binjai sesuai data yang didapatkan dengan rata - rata tahun 2019 jumlah penumpang berkisaran 821 orang perhari data tahun 2020 denan jumlah penumpang 732 orang walaupun tidak dikenakan biaya angkut, masyarakat Kota Binjai tetap menggunakan transportasi biasa seperti becak bermotor, kendaraan pribadi dan lain sebagainya karena Kota Binjai ini mempunyai wilayah yang sangat kecil sehingga kalau menggunakan Trans Binjai Masyarakat Harus Menunggu dan mengantri di Halte atau Shelter yang ada sehingga dianggap merepotkan dan membutuhkan waktu yang lama kalau menggunakan transportasi yang lain masih dianggap lebih cepat dari Trans Binjai tersebut oleh karena itu sebagian masyarakat Binjai menganggap trans binjai masi belum cocok untuk di Kota Binjai, Karena Kota Binjai masih termasuk Kota Kecil di Indonesia dan karena tidak adanya kepadatan kendaraan yang membuat macet Kota Binjai, masyarakat Kota Binjai masih banyak menggunakan transportasi

pribadi seperti kendaraan roda 2 (dua), apalagi dengan adanya promosi besar besaran di setiap showroom tanpa adanya uang muka dan cicilan yang begitu ringan sehingga memudahkan untuk mendapatkan kendaraan Roda 2 (dua) tersebut, banyaknya masyarakat memilih menggunakan sepeda motor yang dinilai paling efisien. Sedangkan anggapan masyarakat trans binjai tidak memiliki fasilitas, kenyamanan dan waktu yang tepat dan konsisten untuk mengangkut penumpang sehingga masyarakat Kota Binjai tidak mau menaiki Trans Binjai Tersebut, Ketentuan waktu tidak berjalan efektif pada Bus Trans tersebut sehingga penumpang yang mau menaiki Trans Binjai tersebut kecewa dengan keterlambatan unit yang bergerak mengambil penumpang yang ada.

Dari pengamatan dan informasi yang didapat penulis dapat menyimpulkan Unit Pelaksana Teknis Trans Binjai berjalan dengan *kurang baik*, karena Program ini dibuat bertujuan sebagai solusi perbaikan sistem pelayanan publik di bidang *transportasi*, seharusnya memperhatikan sebesar apa mamfaat yang diharapkan, dengan hadirnya layanan publik yang berbasis pada penggunaan transportasi darat sejalan dengan konsep *Smart City*. Adapun penyelenggara layanan publik ini merupakan peran pemerintah setempat untuk meningkatkan dan mengembangkan efisiensi dan efektivitas pelayanan di sektor publik (Sharma dkk, 2012)

Konsep Transportasi cerdas (*Smart Mobility*) yang menjadi isu besar di kota-kota besar di seluruh dunia mendorong peran aktif dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan kota menggunakan pendekatan *citizen centric* sehingga terjadi interaksi yang lebih dinamis dan erat antara warga dengan penyedia layanan, dalam hal ini adalah Pemerintah Daerah, (Schaffers, Hans; 2010) menyebutkan

bahwa kota akan menjadi pintar apabila investasi pada sumber daya manusia, modal sosial serta infrastruktur sistem komunikasi tradisional dan modern dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan kehidupan yang berkualitas dengan pengelolaan sumber daya alam yang bijaksana, melalui tata pemerintahan yang partisipatif.

Arti “cerdas” menurut Nam, Taewoo dan Theresa A. Pardo, (2011) adalah dalam bidang perencanaan kota, “cerdas” diartikan sebagai strategis, terutama dalam memilih prioritas, arah, kebijakan dan sebagainya, dan (2) terkait teknologi, maka “cerdas” mengandung prinsip komputasi otomatis (*self-configuration, self-healing, self-protection, self-optimization*); ditunjukkan antara lain memiliki *sensors* dan *actuators*. Dalam meningkatkan pelayanan kepada masyarakat suatu organisasi pemerintahan pasti memerlukan unsur manusia didalamnya, karena manusia berperan aktif dan dominan pada setiap aktifitas pelayanan dalam kapasitasnya sebagai perencana, pelaku, dan penentu terwujudnya pelayanan yang baik dan cepat. (Siagian, 2008; 21) mengungkapkan, bahwa: “Manusia merupakan unsur terpenting dalam organisasi, sekaligus merupakan “miliknya” yang paling berharga”.

Hal yang sama juga dikemukakan oleh Zainun (2006: 9) bahwa: “Betapapun baiknya sarana dan prasarana (sumber daya manajemen selain manusia) yang dimiliki oleh organisasi tidak akan banyak memiliki arti bagi tercapainya tujuan organisasi jika tanpa unsur manusianya”. Dengan demikian jelaslah, bahwa manusia (*human*) merupakan unsur terpenting dalam suatu organisasi.

Dengan penambahan kepadatan penduduk kota tersebut, kualitas pengelolaan kota membutuhkan penggunaan visi dan cara berpikir baru dengan memanfaatkan dan mengkapitalisasi berbagai potensi dan peluang yang ditawarkan oleh revolusi teknologi (Dameri at al, 2014). Salah satu gagasan yang dipandang mampu memenuhi solusi tersebut adalah *Smart City* (Chourabi at al., 2012). Abad 20 ditandai oleh dua hal paling fenomenal, urbanisasi dan teknologi informasi dan komunikasi. Teknologi yang lahir di tahun 80-an dan 90-an ini banyak berkontribusi untuk penanganan masalah-masalah perkotaan (Dameri at al., 2014).

Bus Rapi Trans (Trans Binjai) yang dilaksanakan diharapkan akan merubah sistem pelayanan dari sistem konvensional menjadi sistem terpadu dengan harapan dapat mengoptimalkan peran Pemerintah Kota dalam fungsi pelayanan guna meningkatkan kualitas layanan publik dan mendekatkan pelayanan kepada masyarakat masih jauh dari kata baik dan selain itu juga kendala fasilitas, pelayanan, jarak, jangkauan, waktu, sarana angkutan yang ada kurang memadai sehingga masyarakat kurang meminati untuk menaiki Trans Binjai tersebut, sesuai dengan *teori Merille S. Grindle* seperti dari segi Pelayanan itu apakah sudah semua dapat ditangani SKPD pelaksana dan bagaimana perkembangan tindakan Pemerintah Kota Binjai dari tahun pertama sampai saat ini sudah menjelang tahun ketiga. Dengan jumlah Unit Bus 14 unit dan jumlah halte dan shelter berjumlah 60 unit di setiap lima kecamatan dan dibagi 3 koridor dan setiap koridor diisi 4 unit untuk mengangkut penumpang, dari jumlah penduduk di Kota Binjai sebanyak 297.302 jiwa (Data Disdukcapil, 2020) dan

terbagi di 5 kecamatan, namun masyarakat Kota Binjai tetap tidak begitu tertarik dengan adanya Trans Binjai tersebut malah masih menggunakan alat transportasi becak bermotor ataupun menggunakan kendaraan Roda 2 milik pribadi yang sudah penulis sebutkan di atas tadi, sehingga hampir tidak ada yang berminat untuk menaiki Trans Binjai tersebut untuk sarana transportasi masyarakat Kota Binjai, Trans Binjai tersebut hanya di naiki untuk membawa anak – anak bertamasya saja karena Trans Binjai mereka anggap sebagai sarana hiburan, Atas fenomena aspek-aspek yang di ataslah maka penelitian ini diharapkan dapat menjawabnya, Sehingga penulis mengangkatnya dengan judul **“IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA BINJAI NOMOR 23 TAHUN 2019 TENTANG PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANAAN TEKNIS DAERAH BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI.**

1.2. Perumusan Masalah

Sebelum adanya Bus Rapit Transit (Trans Binjai,BRT), masyarakat Kota Binjai hanya menggunakan transportasi masal biasa, seperti becak bermotor angkot dan kendaraan pribadi, permasalahan yang dihadapi adalah kurangnya minat untuk menaiki Trans Binjai tersebut karena Kota Binjai masih dianggap kota kecil dan tidak ada kemacetan lalu lintasnya, (Bambang Udoyono, 2020: 97)

Berdasarkan keadaan tersebut maka rumusan masalah yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah: bagaimana implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai dalam hal meningkatkan kualitas

pelayanan Transporasi?

Berdasarkan informasi yang di dapat penulis ada Pro dan Kontra tentang pembentukan Trans Binjai Terdapat ada sebagian informan yang penulis dapat sangat berguna sebagai pengganti transportasi umum konvensional biasa sedangkan ada sebagian informan yang penulis dapat tidak berjalan dengan baik karena Kota Binjai belum cocok dengan adanya Trans Binjai tersebut karena tidak adanya kemacetan di Kota Binjai oleh karena itu Pemerintah Kota Binjai mengambil masukan dari masyarakat dan Pokok-pokok pikiran (POKIR) dalam reses yang difasilitasi oleh DPRD Kota Binjai, yang mana ini hanya sekali dalam satu tahun, selama rentang waktu satu tahun itu masyarakat tidak mempunyai layanan media untuk memfasilitasi hal tersebut. sehingga dapat menghemat pengeluaran anggaran belanja daerah (Wiklif Yarisetou, 2009).

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang hendak dicapai melalui penelitian ini adalah untuk mendapatkan pandangan yang kongkrit mengenai hal-hal sebagai berikut:

Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai dalam hal meningkatkan kualitas pelayanan Transportasi.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari Peneliti ini adalah :

1. Bagi Peneliti

Penelitian ini bermanfaat untuk menambah wawasan dan pengetahuan di bidang pemerintahan publik dan bidang transportasi.

2. Bagi Pemerintah Kota Binjai

Penelitian ini dapat digunakan sebagai Informasi yang bermanfaat dan dapat digunakan sebagai pertimbangan untuk melakukan perbaikan khususnya tentang implementasi tentang pembentukan unit pelaksana teknis Daerah bus rapid transit pada Dinas Perhubungan Kota Binjai yang berhubungan dengan implementasi kebijakan Smart Mobility dalam hal meningkatkan kualitas pelayanan publik di Kota Binjai dan sebagai bahan pertimbangan untuk pemerintah kota binjai sebagai pelaku kebijakan apakah berjalan dengan baik atau tidaknya Peraturan Wali Kota tersebut, dan mengurangi biaya anggaran belanja daerah yang begitu besar.

3. Bagi Masyarakat

Penelitian ini sebagai informasi bagi masyarakat untuk menggunakan transportasi yang smart dan menghemat biaya pengeluaran setiap harinya. Untuk menggunakan Bus Trans Binjai tersebut secara bermanfaat dan merubah pola pikir masyarakat Kota Binjai selama ini menggunakan transportasi seperti betor maupun kendaraan pribadi yang disinyalir lebih efektif lagi dari pada menaiki Bus Trans Binjai tersebut.

4. Bagi Peneliti selanjutnya

Penelitian ini bermanfaat sebagai acuan atau referensi guna melakukan pengembangan penelitian selanjutnya di bidang transportasi dan mengevaluasi Implementasi Peraturan Walikota nomor 23 tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori – Teori yang Mendukung

Kebijakan yang telah direkomendasikan untuk dipilih oleh pembuat kebijakan bukanlah jaminan bahwa kebijakan tersebut pasti berhasil dalam implementasinya. Banyak variabel yang dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi baik yang bersifat individual maupun kelompok atau institusi. Implementasi dari suatu program melibatkan upaya-upaya pembuat kebijakan untuk mempengaruhi perilaku birokrat sebagai pelaksana kebijakan.

Birokrasi sebagai perpanjangan tangan dari pemerintah berfungsi sebagai pelaksana kebijakan, (Rahmad Budiaji, 2003). Birokrasi melaksanakan tugas maupun fungsi pemerintah dari hari ke hari tentunya membawa dampak pada warganegaranya. Peranan birokrasi sangat menentukan keberhasilan dari program yang telah ditetapkan oleh pemerintah, (Simon Sumanjoyo Hutagalung dan Dedy Hermawan, 2018). Sinergitas antara pembuat kebijakan dengan birokrasi atau dengan kata lain dinas sebagai implementator sangat penting guna pencapaian tujuan kebijakan.

Winarno dalam bukunya yang berjudul *Teori dan Proses Kebijakan Publik* menjelaskan pengertian implementasi kebijakan, sebagai berikut: “Implementasi kebijakan merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan” (Winarno, 2005:101-102).

Selanjutnya Nugroho (2014: 657) menjelaskan implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang ada yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut.

Definisi tersebut menjelaskan bahwa implementasi kebijakan merupakan pelaksanaan kegiatan administratif yang legitimasi hukumnya ada. Pelaksanaan kebijakan melibatkan berbagai unsur dan diharapkan dapat bekerjasama guna mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan.

Pendapat Winarno tersebut sejalan dengan pendapat Nugroho dalam bukunya yang berjudul *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi dan Evaluasi* yang mengemukakan bahwa: Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut. (Nugroho, 2004: 158).

Implementasi kebijakan menurut pendapat di atas, tidak lain berkaitan dengan cara agar kebijakan dapat mencapai tujuan kebijakan tersebut melalui bentuk program-program serta melalui *Derivate* atau turunan dari kebijakan publik yang dimaksud yaitu melalui proyek intervensi dan kegiatan intervensi.

Secara tegas Edwards III (2002: 1) menyatakan *without effective*

implementation the decision of policy makers will not be carried out succesfully.

Melalui implementasi yang efektif sebuah kebijakan dapat berhasil mencapai tujuannya. Dikemukakan Nugroho (2004: 625) bahwa implementasi menyumbang 60% keberhasilan dari sebuah kebijakan, perencanaan 20% dan 20% lagi sisanya adalah pengendalian implementasi. Perencanaan atas sebuah kebijakan yang baik akan berperan menentukan hasil yang baik, namun sebaik apapun sebuah kebijakan jika implementasinya tidak konsisten dengan konsep maka kebijakan yang baik tersebut tidak akan memiliki makna.

Banyak peneliti yang menemukan bahwa dari konsep-konsep perencanaan, rata-rata konsistensi implementasi antara 10 – 20%. Dari sini dapat dilihat bahwa konsistensi implementasi dari konsep memiliki arti yang penting karena dapat menentukan keberhasilan perencanaan mencapai tujuannya. Jadi semakin konsisten implementasi dengan perencanaannya maka implementasi tersebut semakin efektif.

Adapun model-model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh ahli ialah:

2.1.1 Model Implementasi Kebijakan Merille S. Grindle

Model ketiga adalah adalah model Merille S. Grindle (dalam Nugroho 2014: 671). Model Merille S. Grindle ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Ide dasarnya adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, maka implementasi kebijakan dilakukan.

Keberhasilannya ditentukan mencakup:

- a. Kepentingan-kepentingan yang melandasi kebijakan.

- b. Manfaat yang bisa ingin dicapai.
- c. Perubahan yang ingin dicapai.
- d. Letak Pengambilan Keputusan.
- e. Pelaksana Program.
- f. Sumber-sumber daya yang digunakan.

Sementara itu konteks implementasinya adalah :

- a. Dari segi wewenang, strategi apa yang dilakukan untuk memenuhi kepentingan-kepentingan dan program dari aktor yang terlibat.
- b. Karakteristik lingkungan masyarakat yang diharapkan.
- c. Tingkat kepatuhan dan daya tanggap dari pelaksana.

Keberhasilan implementasi kebijakan juga sangat ditentukan oleh tingkat implementability kebijakan itu sendiri, yaitu yang terdiri dari *Content of Policy and Context of Policy*, Grindle (dalam Agustino, 2006: 1168).

1. Content of Policy

- a. Kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi, berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan, indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya.
- b. Jenis manfaat yang bisa diperoleh.

Pada poin ini *Content of Policy* berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh

pengimplementasian kebijakan yang handal dilaksanakan.

c. Derajat perubahan yang ingin dicapai.

Setiap kebijakan mempunyai target yang hendak dan ingin dicapai. Adapun yang ingin dijelaskan dalam poin ini adalah bahwa seberapa besar perubahan yang hendak atau ingin dicapai melalui suatu implementasi kebijakan harus mempunyai skala yang jelas.

d. Letak pengambilan keputusan.

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan mempunyai peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang hendak di implementasikan.

d. Pelaksana program.

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten dan kapabel demi keberhasilan suatu kebijakan. Hal ini harus terdata atau terpapar dengan baik.

e. Sumber-sumber daya yang digunakan.

Pelaksanaan suatu kebijakan harus didukung oleh sumber-sumber daya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik.

2. Context of Policy

a. Kekuasaan, kepentingan-kepentingan dan program dari aktor yang terlibat.

Dalam suatu kebijakan perlu diperhitungkan pula kekuatan atau kekuasaan, kepentingan-kepentingan serta program yang digunakan oleh para aktor guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu implementasi kebijakan.

Bila hal ini tidak diperhitungkan dengan matang, besar kemungkinan program yang hendak di implementasikan akan jauh panggang dari api.

b. Karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa.

Lingkungan dimana suatu kebijakan dilaksanakan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya, maka pada bagian ini ingin dijelaskan karakteristik dari lembaga yang akan turut mempengaruhi suatu kebijakan.

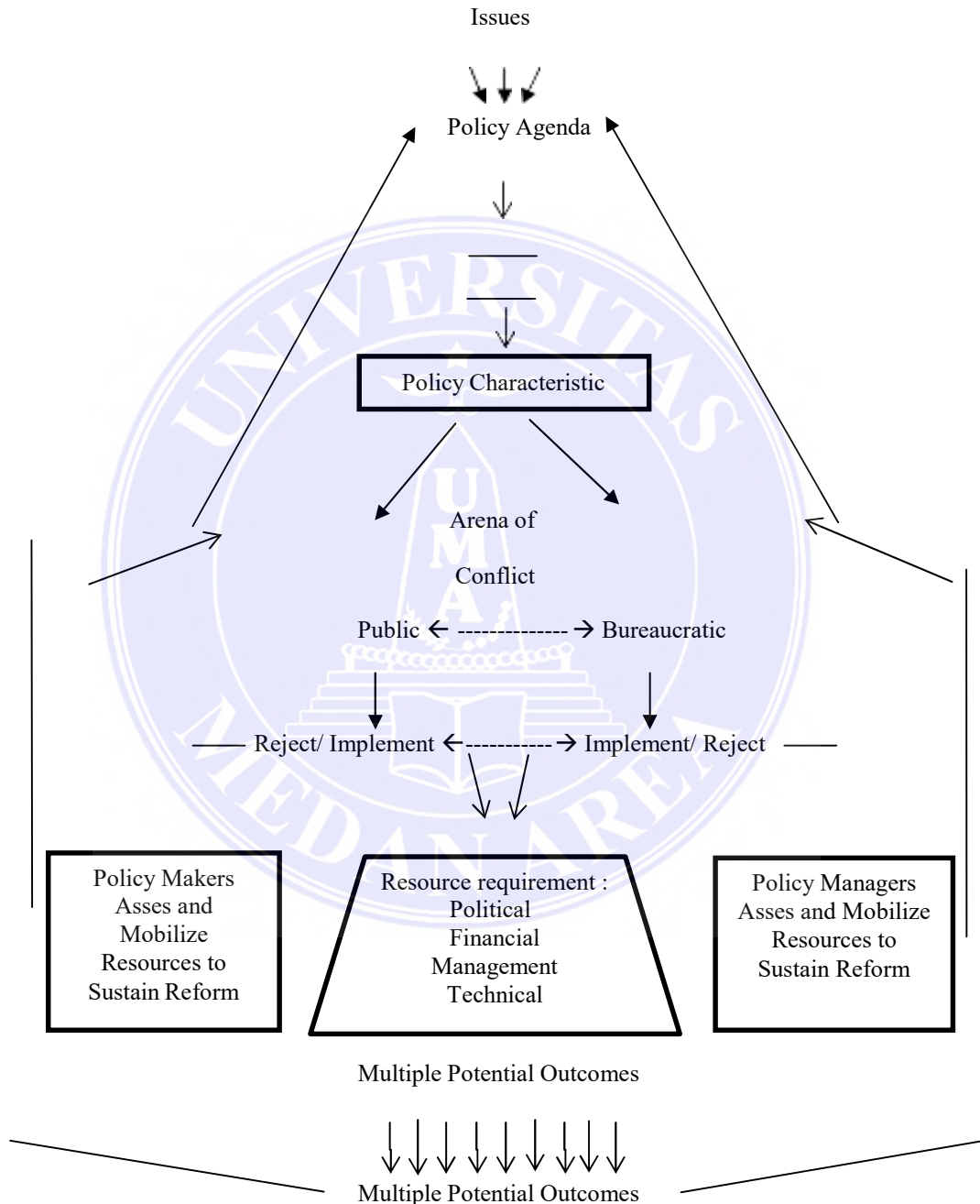
c. Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana.

Hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana. Maka yang hendak dijelaskan pada poin ini, sejauh mana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan.

Pelaksanaan kebijakan yang ditentukan oleh isi atau konten dan lingkungan atau konteks yang diterapkan, maka akan dapat diketahui apakah para pelaksana kebijakan dalam membuat sebuah kebijakan sesuai dengan apa yang diharapkan, juga dapat diketahui apakah suatu kebijakan dipengaruhi oleh suatu lingkungan, sehingga tingkat perubahan yang diharapkan terjadi.

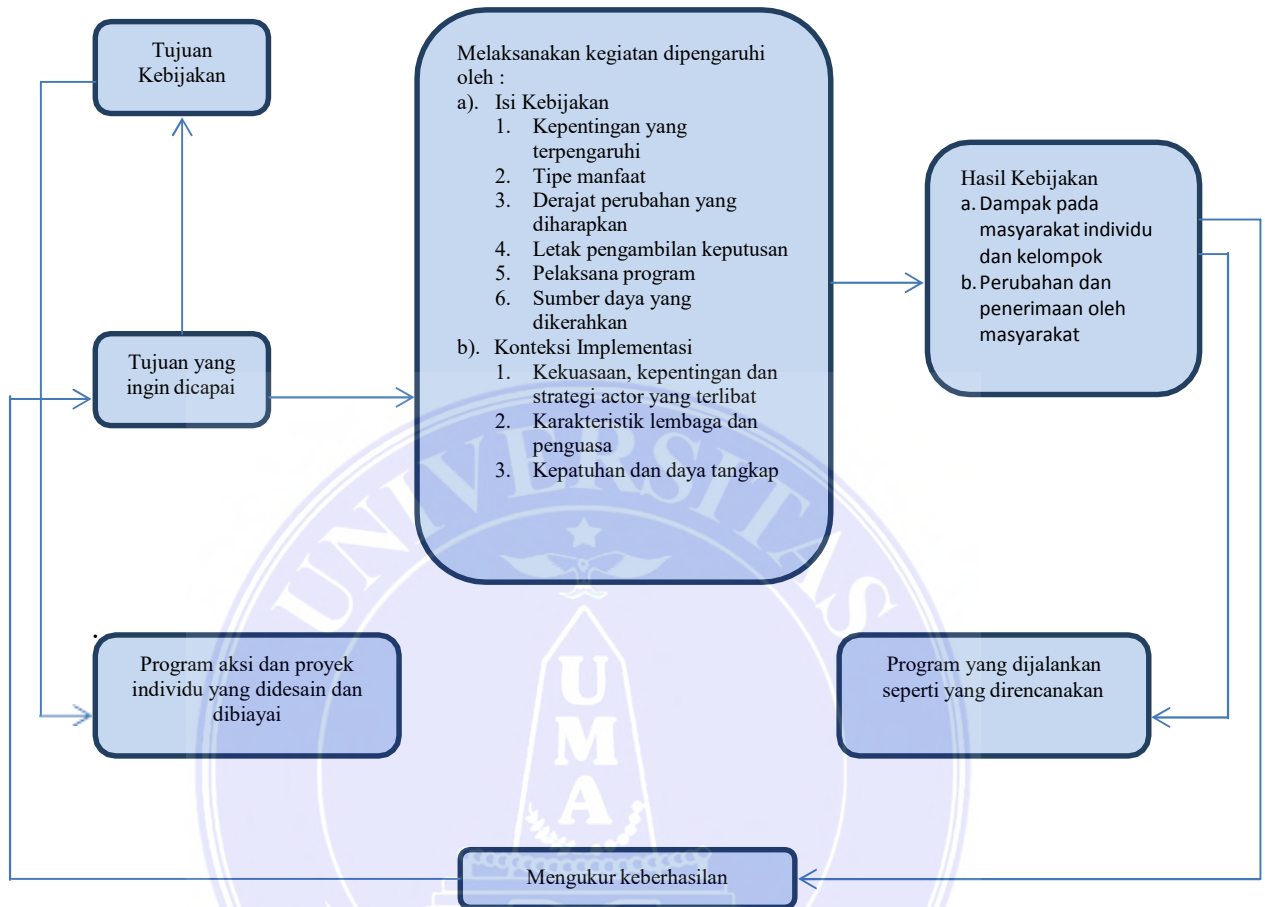
Grindle (dalam Akib, Header, 2009: 7) memperkenalkan model implementasi sebagai proses politik dan administrasi. Model tersebut menggambarkan proses pengambilan keputusan yang dilakukan oleh beragam aktor, dimana keluaran akhirnya ditentukan oleh materi program yang telah dicapai maupun melalui interaksi para pembuat keputusan dalam konteks politik administratif. Proses politik dapat terlihat melalui proses pengambilan keputusan yang melibatkan berbagai aktor kebijakan, sedangkan proses administrasi terlihat

melalui proses umum mengenai aksi administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu.



Gambar 1. Flowchart Proses Politik dan Administrasi menurut Merille S. Grindle

Gambar 2. Bagan Model Implementasi Menurut Merille S. Grindle



Sumber : Grindle (dalam Akib, Header, 2009: 7)

Dalam membahas permasalahan penelitian, peneliti menggunakan teori dari Merille S. Grindle dengan sembilan variabel yang menurut peneliti dapat mencakup dan menjelaskan semua permasalahan yang ada dilapangan. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori Merille S. Grindle untuk menjawab permasalahan tentang Bus Rapid Transit (Trans Binjai,BRT), indikator yang ditawarkan oleh teori ini diharapkan mampu menjawab permasalahan dari bentuk yang terkecil sampai yang kompleks. Dalam teori ini juga akan membantu peneliti menjelaskan apakah pelaksanaan BRT sesuai dengan isi kebijakan yang dibuat dan apakah pengaruh-pengaruh dari konten atau lingkungan juga mendominasi

dalam pelaksanaannya. Teori ini juga lebih menekankan pada konteks pelaksana Bus Rapid Transit (Trasn Binjai,BRT) bukan pada kelompok sasaran.

2.1.2 Model Implementasi Kebijakan Van Meter dan Van Horn

Model proses implementasi yang diperkenalkan Donald S. Van Meter Van Horn dan Carl E. Van Horn tidak dimaksudkan untuk mengukur dan menjelaskan hasil-hasil akhir dari kebijakan pemerintah, tetapi untuk mengukur dan menjelaskan yang dinamakan pencapaian program. Perlu diperhatikan bahwa pelayanan dapat diberikan tanpa mempunyai dampak substansial pada masalah yang diperkirakan berhubungan secara efektif, tetapi gagal memperoleh dampak substansial karena keadaan-keadaan lainnya. Oleh karena itu, pelaksanaan program yang berhasil mungkin merupakan kondisi yang diperlukan sekalipun tidak cukup bagi pencapaian hasil akhir secara positif (Winarno, 2002: 103).

Menurut model implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn (dalam Agustino 2008: 141-144), terdapat 6 variabel yang mempengaruhi kinerja kebijakan publik, yaitu:

1. Ukuran Dasar dan Tujuan Kebijakan (Sasaran Kebijakan) Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika dan hanya-jika ukuran dan tujuan dari kebijakan memang realistis dengan sosio-kultur yang mengada dilevel pelaksana kebijakan. Ketika ukuran kebijakan atau tujuan kebijakan terlalu ideal (bahkan terlalu utopis) untuk dilaksanakan di level warga, maka agak sulit memang merealisasikan kebijakan publik hingga titik yang dapat dikatakan berhasil.

2. Sumber-Sumber Kebijakan (Sumber Daya)

Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Tahap-tahap tertentu dari keseluruhan proses implementasi menuntut adanya sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan pekerjaan yang diisyaratkan oleh kebijakan yang telah ditetapkan secara politik. Tetapi ketika kompetensi dan kapabilitas dari sumber-sumber daya itu nihil, maka kinerja kebijakan publik sangat sulit diharapkan. Tetapi diluar sumber daya manusia, sumber daya lain perlu diperhitungkan juga ialah sumber daya finansial dan sumber daya waktu. Karena sumber daya yang diminta dan dimaksud Van Meter dan Van Horn adalah ketiga bentuk sumber daya tersebut.

3. Karakteristik Agen Pelaksana

Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat pengimplementasian kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan (publik) akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Selain itu, cakupan atau luas wilayah implementasi kebijakan perlu juga diperhitungkan manakala hendak menentukan agen pelaksana. Semakin luas cakupan implementasi kebijakan, maka seharusnya semakin besar pula agen yang dilibatkan.

4. Sikap/Kecenderungan (Disposisi) para Pelaksana.

Sikap penerimaan atau penolakan dari (agen) pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat mungkin terjadi oleh karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat mengenai betul persoalan dan permasalahan yang mereka rasakan. Tetapi kebijakan yang akan implementor laksanakan adalah kebijakan dari atas (*top down*) yang sangat mungkin para pengambil keputusan tidak pernah mengetahui (bahkan tidak mampu menyentuh) kebutuhan, keinginan, atau permasalahan yang warga ingin selesaikan.

5. Komunikasi Antar Organisasi dan Aktivitas Pelaksana

Koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya.

6. Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik

Hal terakhir yang perlu diperhatikan guna menilai kinerja implementasi publik dalam perspektif yang ditawarkan oleh Van Meter dan Van Horn adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi biang keladi dari kegagalan kinerja implementasi kebijakan. Karena itu, upaya untuk mengimplementasikan kebijakan harus pula memperhatikan kekondusifan

kondisi lingkungan eksternal.

Sementara itu model implementasi kebijakan dari Van Meter dan Van Horn (dalam Indiahono 2009:38) menetapkan beberapa variabel yang diyakini dapat mempengaruhi implementasi dan kinerja kebijakan.

Beberapa variable tersebut adalah sebagai berikut:

1. Standar dan sasaran kebijakan pada dasarnya adalah apa yang hendak dicapai oleh program atau kebijakan, baik yang berwujud maupun tidak, jangka pendek, menengah, atau panjang. Kejelasan dan sasaran kebijakan harus dapat dilihat secara spesifik sehingga di akhir program dapat diketahui keberhasilan atau kegagalan dari kebijakan atau program yang dijalankan.
2. Kinerja kebijakan merupakan penilaian terhadap pencapaian standar dan sasaran kebijakan yang telah ditetapkan di awal.
3. Sumber daya menunjuk kepada seberapa besar dukungan finansial dan sumber daya manusia untuk melaksanakan program atau kebijakan.
4. Komunikasi antar badan pelaksana, menunjuk kepada mekanisme prosedur yang dicanangkan untuk mencapai sasaran dan tujuan program.
5. Karakteristik badan pelaksana, menunjuk seberapa besar daya dukung struktur organisasi, nilai-nilai yang berkembang, hubungan dan komunikasi yang terjadi di internal birokrasi.
6. Lingkungan sosial, ekonomi dan politik, menunjuk bahwa lingkungan dalam ranah implementasi dapat mempengaruhi kesuksesan implementasi kebijakan itu sendiri.
7. Sikap pelaksana, menunjuk bahwa sikap pelaksana menjadi variable penting

dalam implementasi kebijakan. Seberapa demokratis, antusias dan responsive terhadap kelompok sasaran dan lingkungan.

2.1.3 Model Implementasi Kebijakan Hoodwood dan Gun

Model kedua adalah model Brian W. Hoogwood dan Lewis A. Gun (dalam Nugroho 2014: 668). Menurut kedua pakar ini, untuk melakukan implementasi kebijakan diperlukan beberapa syarat sebagai berikut:

1. Syarat pertama berkenaan dengan jaminan bahwa kondisi eksternal yang dihadapi oleh lembaga/badan pelaksana tidak akan menimbulkan masalah yang besar.
2. Syarat kedua adalah, apakah untuk melaksanakannya tersedia sumber daya yang memadai, termasuk sumberdaya waktu.
3. Syarat ketiga apakah perpaduan sumber-sumber yang diperlukan benar-benar ada.
4. Syarat keempat adalah apakah kebijakan yang akan diimplementasikan didasari hubungan kausal yang andal.
5. Syarat kelima adalah seberapa banyak hubungan kausalitas yang terjadi.
6. Syarat keenam adalah apakah hubungan saling ketergantungan kecil.
7. Syarat ketujuh adalah pemahaman yang mendalam dan kesepakatan terhadap tujuan.
8. Syarat kedelapan adalah bahwatugas-tugas telah dirinci dan ditempatkan dalam urutan yang benar.
9. Syarat kesembilan adalah komunikasi dan koordinasi yang sempurna.
10. Syarat kesepuluh adalah bahwa pihak-pihak yang memiliki wewenang

kekuasaan dapat menuntut dan mendapatkan kepatuhan yang sempurna.

2.2 Peneliti Terdahulu

Beberapa peneliti yang Pernah dilakukan tentang Implementasi di bidang transportasi (Bus Rapid Transit) BRT

No	Judul/Tahun / Nama Peneliti	Metode	Hasil Penelitian	Persamaan & Perbedaan
1	Hanung Eka Atmaja (2011) yang berjudul <i>Pengaruh Sikap dan Promosi Terhadap Peningkatan jumlah Penumpang Bus Rapid Transit (BRT) Trans Semarang</i>	metode kualitatif	kurangnya berjalan ini karena tidak dilibatkan dinas terkait dan juga tidak ada pelatihan khusus bagi elemen pegawai yang terkait sehingga jika ada masyarakat yang bertanya akan BRT tersebut ini mereka tidak tahu bagaimana menanganinya	Kurangnya Sosialisasi dari hasil kebijakan yang di buat sehingga jumlah penumpang tidak banyak.
2	Peneliti Weldy Anugra Riawan (2018) Yang Berjudul <i>Analisis Pelayanan Bus Rapid Transit Kapasitas Sedang pada Sistem Transportasi Perkotaan</i>	metode kuantitatif	Peningkatan kualitas pelayanan transportasi perkotaan terutama transportasi massal seperti Buss Rapid Transit (BRT) menjadi isu sentral pada saat ini	Kualitas Pelayanan dari Supir maupun Kondekturanya di anggap kurang ramah dan tidak koperaktif.
3	WELDY ANUGRA RIAWAN (2019) Yang Berjudul <i>KUALITAS PELAYANAN TRANS BATAM DI KAWASAN BATAM CENTER</i>	metode kuantitatif	Dalam rangka mewujudkan pelayanan Trans Batam yang optimal dibutuhkan ketersediaan anggaran,	Mewujudkan Pelayanan yang Optimal sehingga dapat menumbuhkan rasa ingin menaiki bus tersebut, dengan

			komitmen dan perhatian terhadap kualitas pelayanan termasuk meningkatkan monitoring dan evaluasi terhadap pelayanan Trans Batam, aturan yang berorientasi pada harapan masyarakat, koordinasi antar stakeholder, serta kerjasama	cara mensosialisasikan ke seluruh kecamatan yang ada.
--	--	--	--	---

Sehingga dapat menyimpulkan Kebijakan Transportasi yang lebih baik. Dengan metode kualitatif dan menghasilkan kebijakan Transportasi yang lebih baik dan tidak meny – nyiakkan anggaran yang ada.

2.3 Kerangka Pemikiran

Kinerja instansi pemerintah merupakan gambaran mengenai tingkat capaian sasaran ataupun tujuan instansi pemerintah sebagai penjabaran dari visi dan misi strategis instansi pemerintah yang menghasilkan tingkat keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan kegiatan sesuai dengan program dan kebijakan yang ditetapkan.

Salah satu kebijakan Pemerintah Kota Binjai di bidang pelayanan publik adalah Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019 tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis daerah Bus Rapiit Trasiit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai. Dalam penelitian ini, Implementasi Program Binjai *Smart mobility* sebagai penunjang Smard City dapat dideskripsikan dengan model analisis kebijakan dari

model **Merille S. Grindle** yang disebut dengan *Implementation as A Political and Administration Process*. Model ini terdiri dari beberapa variabel yakni :

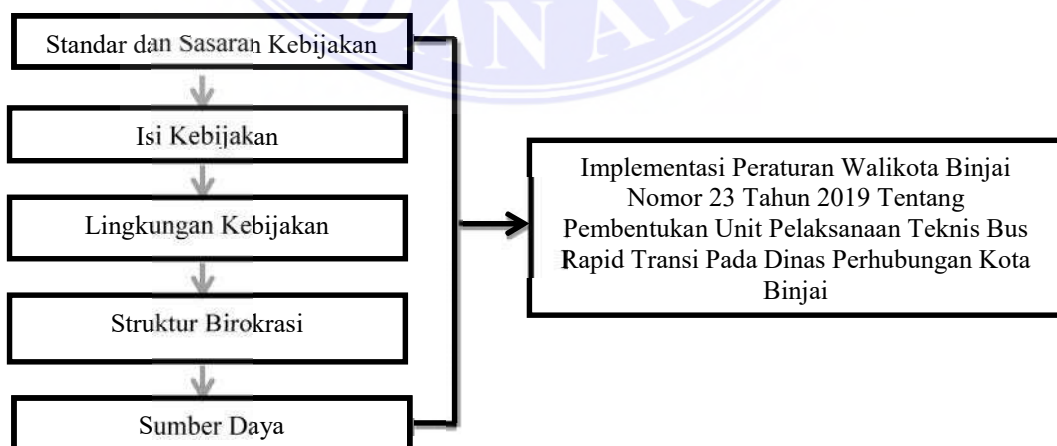
A. Isi Kebijakan (*Content of Policy*), dengan indikator sebagai berikut;

- a. Kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi
- b. Jenis manfaat yang bisa diperoleh
- c. Derajat Perubahan yang ingin dicapai
- d. Letak Pengambilan Keputusan
- e. Pelaksana Program
- f. Sumber-sumber daya yang digunakan.

B. Konteks Implementasi (*Context of Policy*), dengan indikator sebagai berikut:

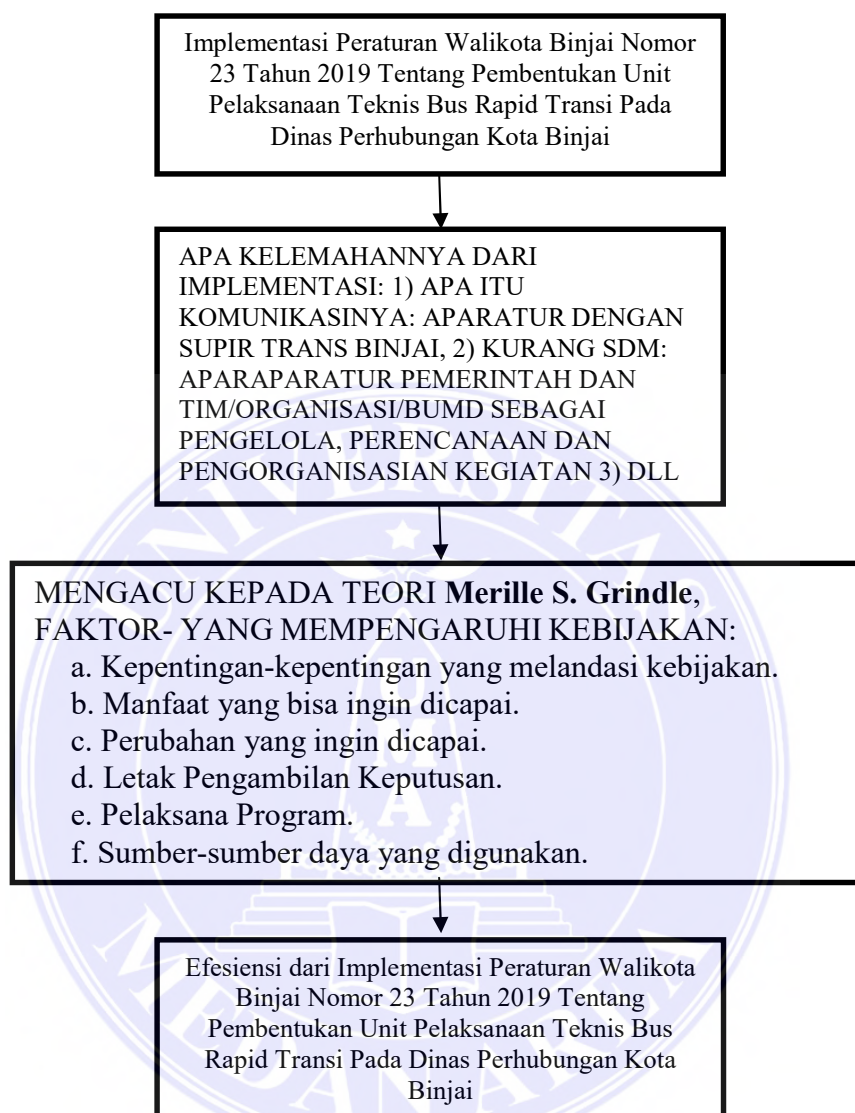
- a. Kekuasaan, kepentingan-kepentingan dan program dari aktor yang terlibat.
- b. Karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa.
- c. Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dibuat suatu sistem kerangka pemikiran penelitian sebagai berikut:



Gambar 3. Flow Chart Kerangka Pemikiran Penelitian

KERANGKA BERPIKIR

**2.4 Smart City**

Konsep *Smart City* adalah konsep dengan sebuah kota berkinerja baik dengan berpandangan ke dalam ekonomi, penduduk, pemerintahan, mobilitas, dan lingkungan hidup. *Smart City* juga merupakan sebuah kota yang mengontrol dan mengintegrasikan semua infrastruktur termasuk jalan, jembatan, terowongan, rel, kereta bawah tanah, bandara, pelabuhan, komunikasi, air, listrik, dan pengelolaan

gedung. Dalam konsep *Smart City* kegiatan pemeliharaan dan keamanan dipercayakan kepada penduduknya. *Smart City* dapat menghubungkan infrastruktur fisik, infrastruktur IT, infrastruktur sosial, dan bisnis infrastruktur untuk meningkatkan kecerdasan kota dengan membuat kota lebih efisien dan layak huni. *Smart City* atau secara harfiah berarti kota pintar, merupakan suatu konsep pengembangan, penerapan, dan implementasi teknologi yang diterapkan disuatu daerah sebagai sebuah interaksi yang kompleks di antara berbagai sistem yang ada di dalamnya (Rauf, 2016: II-1). Tujuan dari pendekatan *Smart City* untuk mencapai informasi dan pengelolaan kota yang terintegrasi. Integrasi ini dapat melalui manajemen jaringan digital geografi perkotaan, sumber daya, lingkungan, ekonomi, sosial dan lainnya. Amerika Serikat dan Eropa merupakan negara dan benua yang menjadi pelopor *Smart City* di dunia. IBM merupakan perusahaan yang mewadahi berdirinya *Smart City*, IBM membagi *Smart City* menjadi enam jenis. Keenam jenis pembagian *Smart City* tersebut meliputi *smart economy*, *smart mobility*, *smart governance*, *smart people*, *smart living*, dan *smart environment*. (Rauf, 2016: II-2).

1. Smart Economy

Ekonomi merupakan salah satu pilar penopang daerah/kota/negara. Pengelolaan ekonomi suatu daerah hendaknya perlu dilakukan dengan lebih baik dan terkomputerisasi. Implementasi dan penilaian *Smart City* pada bagian (dimensi) *smart economy* meliputi dua hal, yakni proses inovasi (*innovation*) dan kemampuan daya saing (*competitives*). Kedua hal tersebut berguna untuk mencapai peningkatan ekonomi bangsa yang lebih baik dan

pintar, sebab inovasi dan kemampuan daya saing merupakan modal utama untuk kemajuan bangsa serta peningkatan pembangunan sumber daya. Arah pembangunan sumber daya disuatu wilayah diwujudkan melalui peningkatan akses, pemerataan, relevansi, dan mutu layanan sosial dasar, peningkatan kualitas dan daya saing tenaga kerja, pengendalian jumlah dan laju pertumbuhan penduduk serta peningkatan partisipasi masyarakat.

2. *Smart People*

Pembangunan senantiasa membutuhkan modal, baik modal ekonomi (*economic capital*), modal manusia (*human capital*) maupun modal social (*social capital*). *Smart people* dapat dikatakan sebagai tujuan utama yang harus dipenuhi dalam mewujudkan *Smart City*. Pada bagian ini terdapat kriteria proses kreatifitas pada diri manusia dan modal sosial. Berikut kriteria penilaian tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Adanya jenjang pendidikan formal dalam bentuk sekolah dan perguruan tinggi yang merata kepada masyarakat dan berbasis IT seperti penerapan *e-learning*, pemanfaatan sistem informasi sekolah/perguruan tinggi, pembelajaran dengan sarana komputer, penyediaan akses internet untuk sumber informasi/ bahas pembelajaran, dan lain-lain.
2. Adanya komunitas IT dan komunitas lainnya yang berkaitan dengan pemanfaatan teknologi informasi.
3. Adanya peranan masyarakat dalam pemanfaatan teknologi informasi.

3. *Smart Governance*

Smart governance merupakan bagian atau dimensi pada *Smart City* yang mengkhususkan pada tata kelola pemerintahan. Adanya kerja sama antara pemerintah dan masyarakat diharapkan dapat mewujudkan tata kelola dan jalannya pemerintahan yang bersih, jujur, adil, dan demokrasi, serta kualitas dan kuantitas layanan publik yang lebih baik. *Smart governance* terdiri atas tiga bagian sebagai berikut:

- Keikutsertaan masyarakat di dalam penentuan keputusan secara langsung maupun *online*.
- Peningkatan jumlah dan kualitas layanan publik. Implementasi *Smart City* dalam hal ini memanfaatkan teknologi informasi dapat dilakukan dengan cara penyediaan sistem informasi berbasis *web* dan *mobile* untuk pelayanan publik (pembuatan KTP, SIM dan lain-lain) penyediaan layanan administrasi keuangan/pembayaran yang efektif hemat waktu, dan otomatis (pembayaran listrik, air dan lain-lain), dan adanya *database* yang terstruktur dan tertata baik di dalam penyimpanan data dan informasi terkait dengan layanan publik.
- Adanya transparansi di dalam pemerintahan, sehingga masyarakat menjadi tahu dan cerdas.

4. *Smart Mobility*

Smart mobility merupakan bagian atau dimensi pada *Smart City* yang mengkhususkan pada transportasi dan mobilitas masyarakat. Pada *smart mobility* ini terdapat proses transportasi dan mobilitas yang *smart*, sehingga

diharapkan tercipta layanan publik untuk transportasi dan mobilitas yang lebih baik serta menghapus permasalahan umum di dalam transportasi, misalkan macet, pelanggaran lalu lintas, polusi dan lain-lain.

5. *Smart Environment*

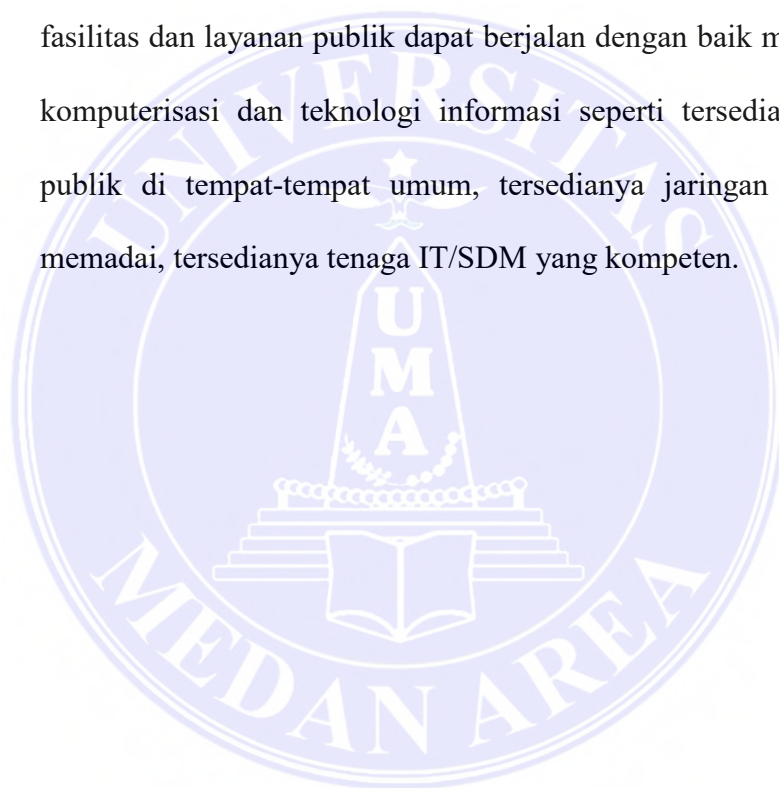
Smart Environment merupakan bagian atau dimensi pada *Smart City* yang menghususkan pada bagaimana menciptakan lingkungan yang pintar. Kriteria penilaian disini mencakup proses kelangsungan dan pengelolaan sumber daya yang lebih baik. Untuk mewujudkan *smart environment* perlu adanya beragam terapan aplikasi dan komputer dalam bentuk *sensor network* dan *wireless sensor network*, jaringan komputer, kecerdasan buatan, *database* sistem, *mobile computing*, sistem operasi, *paralel computing*, *recognition (face recognition, image recognition)*, *image processing*, *intelligence transport system*, dan beragam teknologi lainnya.

6. *Smart Living*

Pada *smart living* terdapat syarat dan kriteria serta tujuan untuk proses pengelolaan kualitas hidup dan budaya yang lebih baik dan pintar. Untuk mewujudkan *smart living*, terdapat tiga buah sub bagian yang harus dipenuhi, di antaranya sebagai berikut:

1. Fasilitas-fasilitas pendidikan yang memadai bagi masyarakat dengan memanfaatkan teknologi informasi seperti penyediaan sarana internet gratis dan sehat (bebas dari konten pornografi, kekerasan, melalui sistem *filtering/proxy*).

2. Penyediaan sarana, prasarana dan informasi terkait dengan potensi pariwisata daerah dengan baik dan atraktif memanfaatkan teknologi informasi seperti adanya sistem informasi geografis untuk pemetaan lokasi objek wisata, proses pemesanan tiket masuk dan kamar hotel secara *online* dan *mobile*.
3. Infrastruktur teknologi informasi yang memadai, sehingga semua fasilitas dan layanan publik dapat berjalan dengan baik melalui bantuan komputerisasi dan teknologi informasi seperti tersedianya komputer publik di tempat-tempat umum, tersedianya jaringan internet yang memadai, tersedianya tenaga IT/SDM yang kompeten.



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Waktu dan Tempat Penelitian

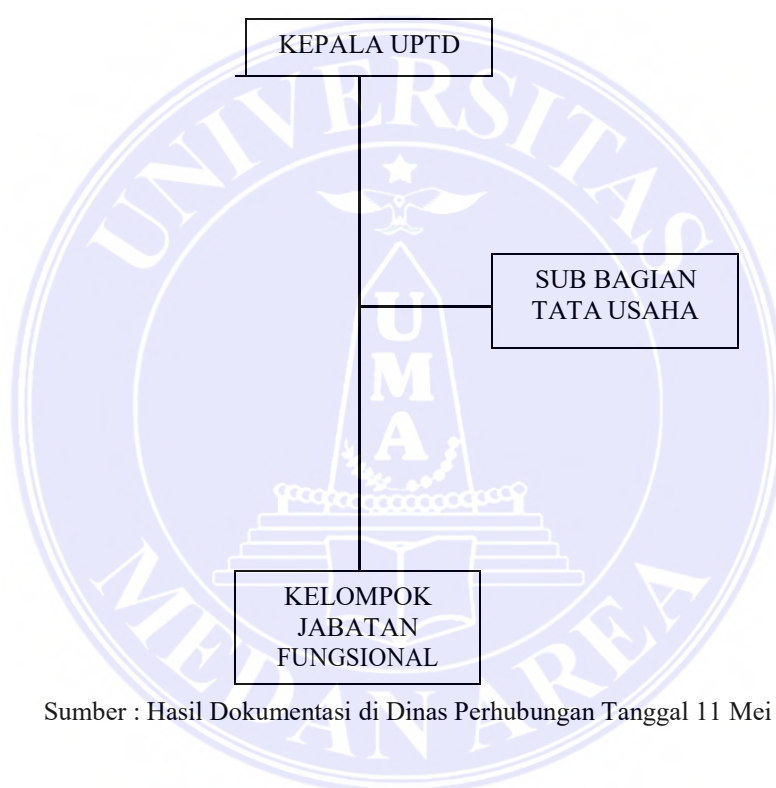
Penelitian ini dilakukan di Binjai di kantor *CCRoom* Kota Binjai yang berada di Dinas Perhubungan Kota Binjai Jl. P.Kemerdekaan No. 330-A Binjai sebagai kantor sementara dari Kantor Trans Binjai. Dipilihnya CCTV Room ini disebabkan karena sebagai tempat penghimpunan seluruh data dan informasi dari Trans Binjai (BRT) dan, sebagai pengelola dan pelaksana CCTV Room yang memantau Gerak Trans Binjai Tersebut dan juga Memantau situsai arus Lalu lintas di kota binjai. Penelitian ini dilakukan dari bulan Nopember 2020 sampai dengan Januari 2021.

Sesuai dengan Peraturan Walikota Binjai Nomor 42 Tahun 2016 tentang tugas, fungsi, dan tatakerja Dinas Perhubungan Kota Binjai yang mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan bidang Transportasi maka dari sinilah sebagai dasar pengelolaan Bus Rapiit Trasiit (BRT) merupakan salah satu dari tugas Dinas Perhubungan Kota Binjai yang telah dideliasikan oleh Wali Kota Binjai.

Dan bidang yang langsung berkaitan adalah Bidang Unit Pelaksanaan Teknis Bus Rapid Transit adapun uraian tugas dan fungsinya sebagai berikut :

- 1) Kepala UPTD mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam melaksanakan kegiatan operasional di bidang Transportasi.

- 2) Sub Bagian Tata Usaha yang dalam tugas nya berada di bawah Kepala UPTD, dan layanan infrastruktur dasar data layanan keamanan dan Kenyamanan Penumpang Trans Binjai.
- 3) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan kegiatan teknis di bidang masing – masing



Sumber : Hasil Dokumentasi di Dinas Perhubungan Tanggal 11 Mei 2020

3.2 Bentuk Penelitian

Dalam penulisan tesis ini untuk mengumpulkan data dan informasi, penulis juga mempergunakan metodologi penelitian deskriptif *kualitatif*. Menurut Bogman dan Taylor yang dikutip Moleong (1993) didefinisikan sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis/lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat dicermati. Sedangkan Simon (Suracmad,

1980) mengatakan bahwa “metode penelitian deskriptif digunakan untuk mendapatkan deskriptif *holistic* objek penelitian secara akurat”.

Biasanya dalam penelitian kualitatif lebih berorientasi teoritis, dimana teori dibatasi dengan pengertian bahwa suatu pernyataan sistematis yang berkaitan dengan seperangkat proposisi yang berasal dari data dan diuji kembali secara empiris.

Moleong (1995) berpendapat bahwa: penelitian deskriptif atau penelitian kualitatif digunakan dengan beberapa pertimbangan sebagai berikut:

1. Menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda;
2. Metode ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dengan responden;
3. Metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penangan pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi.

3.3 Teknik Pemilihan Informan

Menurut Bungin (2011:50), informan adalah orang-orang yang memiliki pengetahuan luas dan mendalam mengenai masalah penelitian. Informan berfungsi untuk membantu menjaring sebanyak-banyaknya data dan informasi yang akan bermanfaat bagi bahan analisis.

Pemilihan informan pada penelitian difokuskan pada representasi atas masalah yang diteliti. Informan harus benar-benar melalui pemilihan yang selektif, informan juga harus mengetahui atau sebagai pelaku yang terlibat langsung dalam permasalahan penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti

menentukan informan melalui bentuk sumber data *snowball sampling*. Yang diartikan sebagai memilih sumber informasi mulai dari sedikit kemudian makin lama makin besar jumlah sumber informasinya.

Dalam bentuk ini, peneliti cukup mengambil satu orang informan saja dahulu. Kemudian kepada orang pertama ini, tanya lagi orang lain yang mengetahui dan memahami kasus sehubungan dengan informasi yang dijadikan fokus penelitian dalam situasi sosial di daerah/tempat penelitian dan begitulah seterusnya, sampai peneliti yakin bahwa data dan informasi yang dikumpulkan cukup dan data yang didapat setelah diolah dilaporkan sejak awal penelitian telah menunjukkan hasil yang sama dan tidak berubah lagi (Yusuf, 2014:371).

Berdasarkan penjelasan mengenai teknik pengambilan sampel diatas, maka yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Tabel 3.1. Informan Penelitian Trans Binjai (BRT) di Kota Binjai

No	Status Informan	Jabatan	Informasi yang dibutuhkan	Jumlah
1	2	3	4	5
1	Informan Utama	Ka. DISHUB Kota Binjai	perencanaan BRT, kepentingan kebijakan, manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1
2	Informan Kunci	Sekretaris DISHUB Kota Binjai	perencanaan BRT, kepentingan kebijakan, manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1

3	Informan Tambahan	Kabid Angkutan dan Prasarana DISHUB Kota Binjai	perencanaan BRT, kepentingan kebijakan, manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1
4	Informan Tambahan	Kabid Lalin DISHUB Kota Binjai	manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1
5	Informan Tambahan	Kabid Keselamatan DISHUB Kota Binjai	manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1
6	Informan Tambahan	Camat Binjai Utara	manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1
7	Informan Tambahan	Camat Binjai Kota	manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, strategi, karakteristik rezim yang berkuasa dan tingkat respon pelaksana	1
8	Informan Tambahan	Operator Binjai CCRoom	manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, dan tingkat respon pelaksana	9
9	Informan Tambahan	Operator admin dinas/instansi	manfaat, perubahan yang diinginkan, pengambilan keputusan, pelaksana program, sumber daya, dan tingkat respon pelaksana	1
10	Informan Tambahan	Teknisi Trans Binjai	manfaat, perubahan yang diinginkan, pelaksana program dan tingkat respon pelaksana	2
11	Informan Tambahan	Masyarakat pengguna	manfaat, perubahan yang diinginkan, pelaksana program dan tingkat respon pelaksana	50
Total Informan				69

Pemilihan informan berdasarkan dari banyak jumlah laporan yang ada yang periode Januari 2020 sampai dengan Januari 2021 sebanyak 1.050 pengguna, untuk rata – rata pengguna di setiap kecamatan mencapai 200 pengguna.

Tabel 3.2 Hasil Responden Pengguna Trans Binjai Periode Januari 2020 s/d April 2020

Data Anggota Responder Yang Berpartisipasi Dalam Kuesionder Mengenai Bus Trans Binjai

No	Kode responden	Nama	Usia	Perkerjaan	Alamat
1	KR01	Ari Wahyudi	16 Tahun	Pelajar	Binjai
2	KR02	Ania Samara	15 Tahun	Pelajar	Binjai
3	KR03	Dwi Putri Aulia	15 Tahun	Pelajar	Binjai
4	KR04	Yuke Maghfirah	15 Tahun	Pelajar	Cengkeh turi
5	KR05	Azzahra Arca Putri	15 Tahun	Pelajar	Binjai
6	KR06	Roni	19 Tahun	Pelajar	Simpang Keramad
7	KR07	Gilang Ramadhani	12 Tahun	Pelajar	Jl. Tanjung Jati
8	KR08	Vicki A	11 Tahun	Pelajar	Jl. Tanjung Pinang
9	KR09	Ramdani	21 Tahun	Sales	Binjai
10	KR10	Syifa 'Ayyasyah Nasution	13 Tahun	Pelajar	Jl. P. Kemerdekaan
11	KR11	Aoitya Ningsih	13 Tahun	Pelajar	Jl. Jamin Ginting
12	KR12	Ari	12 Tahun	Pelajar	Binjai
13	KR13	Ririn Sugiarto	20 Tahun	Dinas Lingkungan Hidup	Jl. Semeicirin
14	KR14	Karmila	21 Tahun	Dinas Lingkungan Hidup	Rambung
15	KR15	Farida	44 Tahun	Ibu Rumah Tangga	Paya Roba
16	KR16	Fazira Alya Afriani	13 Tahun	Pelajar	Jl.coklat
17	KR17	Chesa Widya Puspa	14 Tahun	Pelajar	Jl. Sukun
18	KR18	Albi'i	15 Tahun	Pelajar	Jl. Rambutan
19	KR19	M. Nafis Syirhan	13 Tahun	Pelajar	Jl. Rambutan
20	KR20	Juni Artha STH	14 Tahun	Pelajar	Jl. Umar Bakti
21	KR21	Jeremia	15 Tahun	Pelajar	Sambirejo
22	KR22	Yuki Ramadhan	14 Tahun	Pelajar	Jl. Diponegoro

23	KR23	M. Burhan	15 Tahun	Tidak berkerja	Jl. Semarang
24	KR24	Panji Rismandha	18 Tahun	Tidak berkerja	Teluk Bentung
25	KR25	Rizky	16 Tahun	Tidak berkerja	Jl. Semarang
26	KR26	Saiman	60 Tahun	Wira Usaha	Paya Roba
27	KR27	Maimunah	21 Tahun	Pegawai Toko	Lincun
28	KR28	Arianto	16 Tahun	Pelajar	jln. Imam bonjol
29	KR29	M.Farhan	18 tahun	Pelajar	jl. Umar bakti
30	KR30	Gustian Wirandanu	13 tahun	Pelajar	jl. Umar bakti
31	KR31	Tika Lestari	13 tahun	Pelajar	jl. Umar bakti
32	KR32	Siti Maimunah	13 tahun	Pelajar	jl. Umar bakti
33	KR33	Zulaika	13 tahun	Pelajar	jl. Umar bakti
34	KR34	Atik Zainab	35 tahun	Ibu Rumah Tangga	Km 19
35	KR35	Riska Hardianti	21 tahun	Tidak Berkerja	Km 19
36	KR36	M. Rizki	14 tahun	Pelajar	Lincun
37	KR37	Ardiansyah Tarigan	14 tahun	Pelajar	Lincun
38	KR38	Juanda Syai	14 tahun	Pelajar	Lincun
39	KR39	Zulham	14 tahun	Pelajar	Lincun
40	KR40	Dea Puspita	17 tahun	Pelajar	Km 19
41	KR41	Zeze Anggita	17 tahun	Pelajar	Km 19
42	KR42	Danianti	17 tahun	Pelajar	Km 19
43	KR43	Citra Khairunnah	17 tahun	Pelajar	Simpang Awas

Sumber : Hasil Responden penumpang Tanggal 06 April sampai dengan 11 Januari 2020 yang berdomisili di Kota Binjai

Tabel 3.3 Kode Pernyataan Responden Trans Binjai Periode Januari 2020 s/d April 2020.

No.	Kode Pertanyaan	PERTANYAAN
KEAMANAN		
1	KP01	Di Butuhkan Mengetahui No Kendaraan Untuk Mengetahui Jurusannya
2	KP02	Supir Dan Kondaktur Bus Trans Binjai Berpakain Rapi
3	KP03	Supir dan Kondaktur Bus Trans Binjai Menggunkan Tanda Pengenal
KESELAMATAN		
4	KP04	Supir Dan Kondaktur Bus Trans Binjai Mengetahui SOP (Standar Operasional Prosedur) Pengoperasian Kendaraan
5	KP05	Supir Bus Trans Binjai Memiliki Keterampilan Mengemudi Yang Baik
6	KP06	Bus Trans Binjai Memiliki Peralatan Keselamatan (Pemecah Kaca, Pintu Darurat Dan APAR Powder)
7	KP07	Bus Trans Binjai Harus Memiliki Fasilitas P3K
8	KP08	Bus Trans Binjai Memiki Informasi Tanggap Darurat Dalam Situasi Yang Darurat
9	KP09	Bus Trans Binjai Harus Memiki Pegangan Penumpang Berdiri
KENYAMANAN		
10	KP10	Bus Trans Binjai Mengutamakan Keselamatan Sesama
11	KP11	Bus Trans Binjai Memiliki Kursi Prioritas Untuk Orang Tua, Ibu Hamil, Anak-Anak Dan Populasi Khusus
12	KP12	Bus Trans Binjai Memiliki Ketepatan Waktu Dalam Berkendara
13	KP13	Bus Trans Binjai Selalu Terjaga Kebersihan Dan Kenyamanannya
KETERJANGKAUAN		
14	KP14	Bus Trans Binjai Dikenakan Tarif Perpenumpang ketika dia turun
15	KP15	Bus Trans Binjai Memiliki Jadwal Keberangkatan Dan Kedatangan
16	KP16	Bus Trans Binjai Berhenti Di Setiap Halte Untuk Menurunkan Penumpang Dan Menurunkan

3.4 Teknik Pengumpulan Data

Pada teknik pengumpulan data, peneliti menggunakan multi sumber bukti (*triangulasi*) yang artinya peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama. Dalam hal ini yang digunakan adalah observasi, partisipatif, wawancara, dan dokumentasi untuk sumber data yang sama. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai berikut (Sugiyono, 2012:83):

1) Wawancara

Metode wawancara adalah yakni dengan mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara langsung dan terbuka kepada informan atau pihak-pihak yang berhubungan dan memiliki relevansi terhadap masalah yang berhubungan dengan penelitian. Wawancara yang dilakukan termasuk wawancara yang mendalam (*in-dept interview*) yaitu dengan terlibat secara tatap muka dengan menggunakan wawancara yang bersifat semi struktur (*semi structure-interview*).

2) Observasi

Metode pengumpulan data dengan cara mengamati secara langsung terhadap fenomena-fenomena yang menjadi objek penelitian dan mencatat segala gejala-gejala yang ditemukan di lapangan untuk mempelajari data-data yang diperlukan sebagai acuan yang berkenaan dengan topik penelitian.

3) Dokumentasi

Pengumpulan data yang diperoleh menggunakan catatan-catatan atau dokumen yang ada dalam lokasi penelitian serta sumber-sumber lain yang relevan dengan masalah penelitian.

3.5 Teknik Analisis Data

Sesuai dengan metode penelitian, teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik analisa data kualitatif. Teknik analisa data kualitatif dilakukan dengan menyajikan data yang dimulai dengan menelaah seluruh data yang terkumpul, menyusunnya dalam satu satunya, yang kemudian dikategorikan pada tahap berikutnya, dan memeriksa keabsahan data serta menafsirkannya dengan analisis sesuai dengan kemampuan daya nalar peneliti untuk membuat kesimpulan penelitian (Moleong, 2007:247).

Menurut Miles dan Huberman (dalam Sugiyono 2007:243), terdapat beberapa langkah dalam melakukan analisis data, yaitu sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Reduksi data dilakukan dengan merangkum, memilih hal-hal yang pokok, dan memfokuskan pada hal-hal yang penting tentang penelitian dengan mencari tema dengan pola hingga memberikan gambaran yang lebih jelas serta mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya dan mencarinya bila diperlukan.

2. Penyajian data /Data Display

Bermakna sebagai sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan penarikan tindakan.

Setelah langkah pertama selesai, maka langkah selanjutnya adalah menyajikan data dalam penelitian dengan teks yang bersifat naratif, bagan maupun dalam bentuk tabel sehingga memudahkan peneliti memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja selanjutnya berdasarkan apa yang telah dipahami.

3. Penarikan kesimpulan

Kesimpulan awal yang dikemukakan masih bersifat sementara dan akan berubah bila tidak ditemukan bukti-bukti yang kuat pada tahap pengumpulan data berikutnya. Namun, apabila kesimpulan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel.

3.6 Definisi Konsep dan Operasional

3.6.1 Defenisi Konsep

Untuk menghindari multi tafsir dalam istilah-istilah yang ada dalam judul tesis ini maka penulis memberikan defenisi konsep sebagai berikut. Implementasi dalam kamus besar bahasa indonesia berarti pelaksanaan/penerapan. Secara umum pengertian implementasi berarti suatu kegiatan yang direncanakan dan dilaksanakan dengan serius juga mengacu pada norma dan aturan tertentu guna mencapai tujuan tahapan yang paling penting dan harus dilalui untuk mencapai.

Output dari kebijakan yang telah dirumuskan sebelumnya. Implementasi kebijakan publik merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan

mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan akhir yaitu tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih

3.6.2 Defenisi Operasional

Untuk melaksanakan implementasi kebijakan perlu ditentukan variabel – variabel yang terkait dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan dimaksud. Berdasarkan variabel – variabel tersebut, para implementor akan mengetahui keberhasilan dan kegagalan sebuah kebijakan yang sudah dijalankan, sedang berlangsung atau belum dijalankan. Pada tahap implementasi lainnya akan sangat membantu untuk perbaikan dan penyempurnaan atau evaluasi tahapan implementasi kebijakan dimasa yang akan datang.

Disini, peneliti membahas bagaimana implementasi kebijakan yang saat ini tengah berlangsung dengan menggunakan teori yang disampaikan Merille S. Grindle bahwa sebuah Implementasi Kebijakan akan berhasil atau gagal dengan menentukan sebelumnya konten dan konteks kebijakan yang telah dibuat, yaitu konten/isi kebijakan, dan konteks implementasi kebijakan. Pelaksanaan kebijakan yang ditentukan oleh isi atau konten dan lingkungan atau konteks yang diterapkan, maka dapat diketahui apakah para implementor kebijakan tersebut telah membuat sebuah kebijakan sesuai dengan apa yang diharapkan, apa yang dibutuhkan masyarakat dan apakah sebuah kebijakan tersebut dipengaruhi oleh suatu lingkungan sehingga tingkat perubahan yang diinginkan terjadi.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil pembahasan yang telah di uraikan pada bab – bab sebelumnya yang mengacu pada Merille S, Grindel mencakup 2 indikator yakni isi kebijakan (content of policy) dan lingkungan Implementasi (context of implementation) yang merupakan unsur untuk mempengaruhi kesuksesan dari implementasi suatu kebijakan dapat disimpulkan sebagai berikut :

5.1 Kesimpulan

1. Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai dalam indikator Content of policy, Merubah Pola fikir masyarakat untuk menggunakan Trans Binjai dengan menggunakan pendekatan pendekatan kepada masyarakat dengan melalui promosi atau mengenalkan Trans Binjai sangat efektif dan efisien sebagai alternative di bidang Transportasi.
2. Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Unit Pelaksanaan Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai dalam indikator Context of policy, Pemerintah Kota Binjai hendaknya membuat Rute atau Koridor yang lebih mendasar dalam arti tidak harus di jalan utama saja yang harus dilalui Tras Binjai tersebut dan juga pelayanan Waktu yang tepat harus di utamakan untuk pelayanan yang maksimal agar tidak ada lagi keterlambatan bagi

calon penumpang yang ingin menaiki Trans Binjai tersebut, dan Pemerintah Kota Binjai dapat mempromosikan Trans Binjai tersebut hingga melibatkan seluruh instansi yang ada di Kota Binjai hingga sampai ke masyarakat dengan tepat, dengan menggunakan melalui kecamatan, kelurahan hingga ke kepala lingkungan sehingga masyarakat tau dan mengerti dari pembentukan Trans Binjai tersebut, dan juga berkerja sama dengan pihak – pihak yang terkait dalam bidang Transportasi sehingga dapat menaikkan angka calon penumpang tanpa ada bentrokan atau senggolan dengan pelaku Transportasi atau perusahaan Transportasi yang ada di Kota Binjai.

5.2 Saran

Adapun saran yang dapat peneliti berikan yaitu meliputi berbagai aspek yang menunjang untuk keberhasilan dari Implementasi Peraturan Walikota Nomor 23 Tahun 2019 tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai.

1. Diharapkan Pemerintah Kota Binjai harus berinovasi dalam meningkatkan pengguna Trans Binjai untuk kesinambungan akan kebijakan ini tetap berlangsung karena di khawatirkan jika tidak inovasi atau pendekatan ke masyarakat maka penggunaan Trans Binjai ini dari tahun ke tahun akan menurun dan akan tidak ada yang menaikinya lagi.
2. Diharapkan Pemerintah Kota Binjai perlu adanya Evaluasi tentang Keberadaan Trans Binjai untuk lebih teliti lagi dalam penganggaran operasional Trans Binjai tersebut karena Biaya Gaji dari mulai Pengawas,

Supir dan Kondektur dianggap menyia – nyiakan anggaran saja karena target untuk membuat masyarakat menggunakan Trans Binjai Tersebut Kurang sehingga dianggap Pengawas, Supir dan Kondektur makan Gaji Buta Saja, dengan demikian anggaran tersebut bisa dialokasikan ke biaya Pendidikan dan Kesehatan Dimasa Pandemi ini.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU :

- Akib, Header. 2009. *Dasar-Dasar Teori Organisasi*. Medan : Universitas Negeri Medan.
- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Arianto, S. 2015. *Dinamika Perkembangan Pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi serta Implikasinya Di Masyarakat*. Jakarta: Media Bangsa.
- Arikunto, S. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendektan Praktik*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Azwar, Saiffudin. 2004. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Arikunto, S. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendektan Praktik*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Azwar, Saiffudin. 2004. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Bungin, Burhan. 2011. *Penelitian Kualitatif Edisi Kedua (Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik, dan Ilmu Sosial Lainnya)*. Jakarta: Kencana Prenanda Media Group.
- Bambang Udoyono, 2020: 97 . Stakeholder theory and organizational ethics : Robert Phillips.
- Chourabi, H., Nam, T., Walker, S., Gil-Garcia, J. R., Mellouli, S., Nahon, K., Scholl, H. J. (2012). *Understanding Smart Cities: An Integrative Framework*. 2012 45th Hawaii International Conference on System Sciences (hal. 2289 - 2297). Hawaii: IEEE Computer Society.
- Dameri, Renata Paola dan Camille Rosenthal-Sabrou (Eds). 2014. *Smart City; How to Create Public and Economic Value with High Technology in Urban Space*. Springer International Publishing Switzerland.
- Edwards III, George C. 2002. *Implementing Public Policy*. Texas : Congressional Quartely Press.

- Hardiansyah. 2011. **Kualitas Pelayanan Publik: Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya**. Yogyakarta: Gava Media.
- Hanta Yuda AR, Tim, 2015: 618. Transportasi Masal Pekotaan.
- Indiahono, Dwiyanto. 2009. **Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis**. Yogyakarta: Gave Media.
- I. B. Ilham Mlik · 2004. Susahnya mengurus transportasi.
- Moenir, H. A. S. 1992, **Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia**, Jakarta : Bumi Aksara.
- Moenir, H. A. S. 1992, **Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia**, Jakarta : Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2007. **Metodologi Penelitian Kualitatif**. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Nam, Taewoo and Theresa A. Pardo. 2011. “**Smart City as Urban Innovation: Focusing on Management, Policy, and Context**”. *ICEGOV*, September 26–28: 185-194.
- Nugroho, 2004: 158. Kebijakan publik di Indonesia.
- Partisipasi Publik Berbasis Perilaku: Studi Kasus di Provinsi Lampung.
- Rahmad Budiaji, 2003. Peran DPR dalam pengisian jabatan publik di era reformasi. Koleksi Elektronik.
- Rahmat Alyakin Dachi, 2017. Proses dan analisis kebijakan kesehatan suatu pendekatan konseptual.
- Rudi Azis dan Asrul · 2018. Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi.
- Subarsono, 2005.. **Analisis Kebijakan Publik**. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono, 2012. **Memahami Penelitian Kualitatif**. Bandung : CV. Alfabeta.
- Sinambela Lijan, Poltak, dkk. 2008. **Reformasi Pelayanan Publik: Teori, Kebijakan, dan Implementasi**. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Subarsono, 2005.. **Analisis Kebijakan Publik**. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono, 2012. **Memahami Penelitian Kualitatif**. Bandung : CV. Alfabeta.

- Simon Sumanjoyo Hutagalung dan Dedy Hermawan, 2018. Membangun.
- Suryani Musi, dkk, 2020. KRISIS PUBLIC RELATIONS.
- Sharma, G., Bao, X., dan Qian, W.(2012). *Public Attitude, Service Delivery and Bureaucratic Reform in e-government: A Conceptual Framework. Information Technology Journal - Asian Network for Scientific Information.*
- Schaffers, Hans (2010) *Smart Cities and the Future Internet: Towards Collaboration Models for Open and User Driven Innovation Ecosystems*, FIA Ghent, “Smart Cities and Future Internet Experimentation”, December 16th 2010.
- Siagian, Sondang P. 2008. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Turnip, Kaiman. 2016. *Prokontra & Resistensi terhadap ICT/E-Government Perspektif Psikologi Birokrasi*. Elmatra. Yogyakarta.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Mediapressindo.
- Wiklif Yarisetou, 2009. Otonomi daerah sumberdaya alam-lingkungan.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Mediapressindo.
- Yusuf, Muri. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan Penelitian Gabungan*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Zainun, Buchari 2000, *Administrasi dan Manajemen Pemerintah Negara Indonesia Menurut UUD 1945 dan Perubahannya*, Jakarta : Gunung Agung.

Jurnal :

- Annisah. *Usulan Perencanaan Smart City: Smart Governance Pemerintah Daerah Kabupaten Mukomuko. Jurnal Dinas Komunikasi dan Informatika, Kabupaten Muko-Muko, Provinsi Bengkulu.*
- Anggini , *Trafika dan Rachmawati, Rini, 2017. Pemanfaatan Media Center dalam Pelayanan Publik sebagai upaya mewujudkan Surabaya Smart City. Jurnal.*

Bakri, Muhammad Amin, 2017. *Roadmap Layanan dan Teknologi untuk pengembangan Smart City menggunakan Metode Analytical Process. Jurnal. Jurusan Teknik Elektro, Universitas Islam "45" Bekasi, Bekasi.*

Inayatul Ulya, Avinanta Tarigan, 2017. *Mengukur Kesiapan Kota Dalam Menerapkan Konsep Smart City Inisiatif (Studi Kasus: Kota Banjarmasin). Jurnal. Politeknik Hasnur, Universitas AMIKOM Yogyakarta, Yogyakarta.*

Winarno, Budi. 2004. *Implementasi konsep "Reinventing Government" dalam pelaksanaan Otonomi Daerah, FIA UPN Veteran, Surabaya, Jawa Timur.*

Badan Litbang Departemen Perhubungan 2004.:*Kajian Penyelenggaraan Busway, Jakarta*

Kuntarso, Bambang. Interview Radio. *Pengelolaan dan Pelayanan BRT*. Sorona Semarang, 29 Agustus 2015.

Skripsi/Tesis :

Ana Rohmatul Zulfa (2013) yang berjudul Analisis Trans Jakarta dalam kerangka Balanced scorecard melihat pada titik merumuskan tahapan-tahapan pembangunan dalam proses pembangunan Transportasi Kota Jakarta menuju *Smart City* dan menemukan struktur (pondasi/pilar) proses pembangunan Kota Jakarta.

Irwan Tindoan (2019) yang berjudul Implementasi Peraturan Walikota Nomor 53 Tentang Penyelenggaraan Binjai Smart City melihat pada titik kurangnya pelayanan publik dengan sistem elektronik di Kecamatan Panakukkang yang ditunjuk sebagai *Pilot Project* belum berjalan. Hal ini diakibatkan oleh minimnya sumberdaya manusia dan anggaran yang tersedia untuk implementasi dari program ini. Selain itu, keterbatasan infrastruktur seperti komputer yang hanya ada satu unit per kelurahan, tidak adanya jaringan internet.

Hanung Eka Atmaja (2011) yang berjudul *Pengaruh Sikap dan Promosi Terhadap Peningkatan jumlah Penumpang Bus Rapi Transnit (BRT) Trans Semarang* melihat pada kurangnya berjalan ini karena tidak dilibatkan dinas terkait dan juga tidak ada pelatihan khusus bagi elemen pegawai yang terkait sehingga jika ada masyarakat yang bertanya akan BRT Tersebut ini mereka tidak tahu bagaimana menanganinya.

FAUZY AS SYAFIQ (2019) "Implementation Of Trans Mataram Metro Bus Operating Policies The City Of Mataram (Case Study In The Transportation Of The City Of Mataram)".

TUTUS KENANTHUS AVICA PUTRA (2013) ANALISIS PREFERENSI MASYARAKAT TERHADAP BUS RAPID TRANSIT (BRT) TRANS SEMARANG.

Undang-Undang, Dokumen, Lembaga dan Peraturan:

Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2003 tentang Kebijakan dan Strategi Nasional Pengembangan *e-Government*.

Undang – undang Nomor 9 tahun 1956 Tentang Pembentukan Daerah Otonom kota kecil dalam Lingkungan Daerah Provinsi Sumatera Utara.

Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang – undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.

Undang – undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1986 Tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Binjai.

Peraturan Walikota Nomor 23 Tahun 2019 tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah Bus Rapt Transid Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai.

Rencana pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2016-2021 Kota Binjai.

Undang – undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Beserta Peraturan Pelaksanaannya. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta: Departemen Perhubungan.

Sumber Internet :

Cohen, B, 2014. *The smartest cities in the world 2015.* <https://www.fastcompany.com/3038818/the-smartest-cities-in-the-world-2015-methodology>. Diakses 24 April 2019.

<http://www.binjaikota.go.id/artikel-1082-grand-launching-5-aplikasidan-peresmian-binjai-command-center.html>, diakses pada tanggal 30 April 2019 pukul 13.52 WIB.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.2010 :*Trans Semarang: Masih Banyak Hambatan.Tersedia: <http://m.dephub.go.id>. Diakes Sabtu, 23 April 2016.*

<http://www.binjaikota.go.id/artikel-1034-pemko-binjai-soft-launching-binjai-smart-city.html>, diakses pada 30 April 2019, Pukul 13.02 WIB.

<http://www.medanbisnisdaily.com/news/read/2017/04/01/291390/gubsuapresiasi-launching-binjai-smart-city/>, diakses pada tanggal 30 April 2019, Pukul 13.48 WIB.

<http://www.rmolsumut.com/read/2017/08/12/49348/Konsep-Binjai-Smart-City-Dinilai-Belum-Beri-Manfaat-Nyata-Untuk-Masyarakat>, diakses pada tanggal 30 April 2019, Pukul 14.00 WIB.

Trans Semarang: Masih Banyak Hambatan. Tersedia: <http://m.dephub.go.id>. Diakses Sabtu, 23 April 2016.

Case studies In Bus Rapid Transit, Transit Cooperative Research Progran (TCRP) Report 90. Dalam www.trb.org. Washington D.C : The Federal Transit Administration.

Trans Semarang: Masih Banyak Hambatan. Tersedia: <http://m.dephub.go.id>. Diakses Sabtu, 23 April 2016.

Angkutan Bus Cepat Transportasi Berkelanjutan : Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota – Kota Berkembang. Terjemahan Miftahuljannah. Tersedian: <http://www.bmz.de> Diakses Sabtu 23 April 2016.

BRT Seharusnya menjangkau Perumahan, Tersedia: <http://jateng.tribunnews.com>. Diakses: Sabtu 23 April 2016.

Terminal BRT Dikelola Terpisah. Tersedia: dalam <http://koran-sindo.com>. Diakses Sabtu, 23 April 2016.

Semarang Butuh Pembenahan Transportasi. Tersedia <http://www.tempo.co/read/news/2013/04/24/058475522/Survei-Kualitas-Angkutan-Umum-Semarang-Buruk>. 27 April 2016.

Levinson, Herbert et al.2003 *Bus Rapid Transit Volume I : Case studies In Bus Rapid Transit, Transit Cooperative Research Progran (TCRP) Report 90.* Dalam www.trb.org. Washington D.C : The Federal Transit Administration.

Llyod, Wringht dan Karl Fjellstram.2002.*Angkutan Bus Cepat Transportasi Berkelanjutan : Panduan Bagi Pembuat Kebijakan di Kota – Kota Berkembang.* Terjemahan Miftahuljannah. Tersedian: <http://www.bmz.de> Diakses Sabtu 23 April 2016.

Rini, Indri Nurvia Puspita. 2007 “Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Bus”

Setijowarno, *BRT Seharusnya menjangkau Perumahan*, Tersedia: <http://jateng.tribunnews.com>. Diakses: Sabtu 23 April 2016

Setijowarno, Djoko. 2013 *Terminal BRT Dikelola Terpisah*. Tersedia: dalam <http://koran-sindo.com>. Diakses Sabtu, 23 April 2016.

Wandono, Andi Agus. 2009. *Semarang Butuh Pembenahan Transportasi*. Tersedia <http://www.tempo.co/read/news/2013/04/24/058475522/Survei-Kualitas-Angkutan-Umum-Semarang-Buruk>. 27 April 2016.



Lampiran I. Dokumentasi Wawancara



Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Binjai, Bapak SYAHRIAL,SH di Ruang Rapat Beliau Tanggal 08 Januari 2021



Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Binjai di Ruang Kerja Pada Tanggal 14 Januari 2021



Wawancara dengan Kepala Bidang Angkutan dan Prasarana Dinas Perhubungan Kota Binjai di Ruang Kerja Pada Tanggal 14 Januari 2021



Wawancara dengan Ibu Kabid Pengembangan dan Moda Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai di Ruang Kerja Pada Tanggal 14 Januari 2021



Wawancara dengan Camat Binjai Kota di acara Isra' Mi'raj Nabi Muhammad SAW Pada Tanggal 11 Maret 2021



Wawancara dengan Camat Binjai Utara di acara Isra' Mi'raj Nabi Muhammad SAW Pada Tanggal 11 Maret 2021



Wawancara dengan Staf Trans Binjai di Ruang Kerja Pada Tanggal 14 Januari 2021



Wawancara dengan Staf Trans Binjai di Ruang Kerja Pada Tanggal 14 Januari 2021



Wawancara dengan Teknisi Trans Binjai di Ruang Kerja Pada Tanggal 14 Januari 2021



Lampiran 2 :

PEDOMAN WAWANCARA

I. IDENTITAS INFORMAN

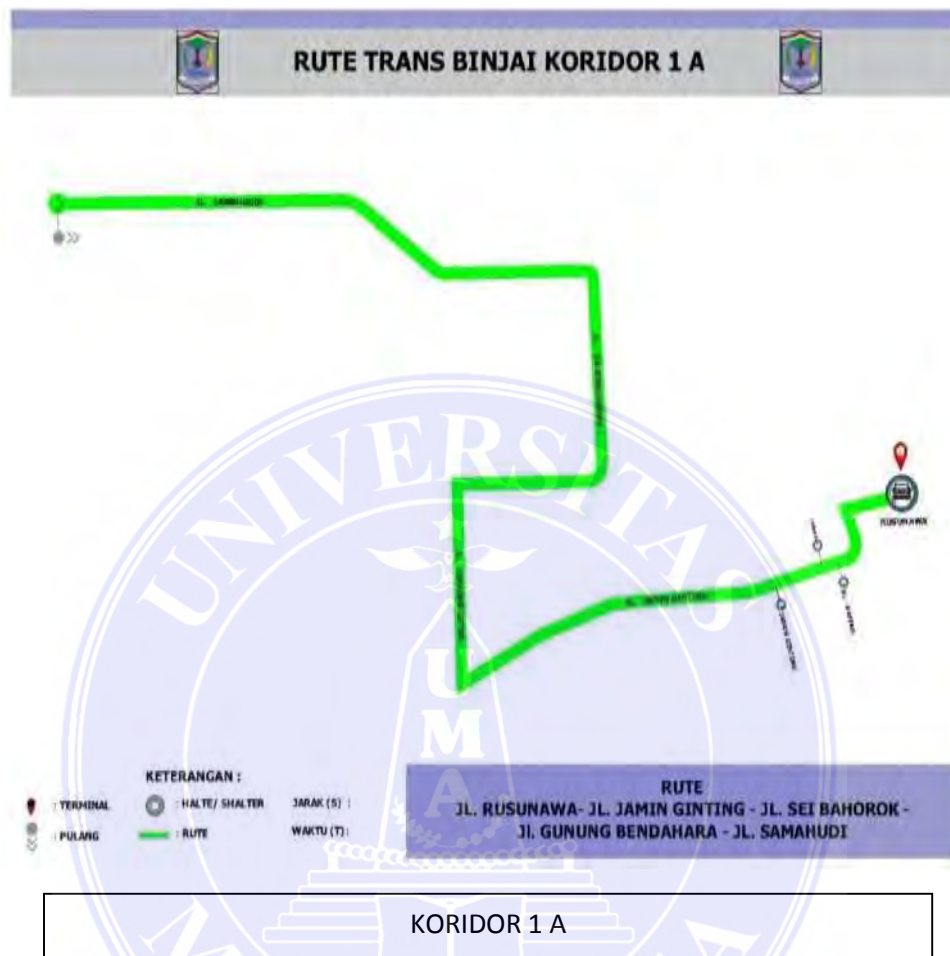
1. Tanggal Wawancara Kode/No. :
2. Nama :
3. Jenis Kelamin : a. Laki-laki
b. Perempuan
4. Umur Tahun
5. Alamat :
6. Jabatan :
7. Pekerjaan :

II. Pertanyaan yang diberikan bersifat terbuka

1. Apakah anda mengetahui Peraturan Walikota Binjai Tahun 2019 No. 23 tentang Implementasi Peraturan Walikota Binjai Nomor 23 Tahun 2019 Tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai? (kecuali masyarakat)
2. Apakah yang menjadi latar belakang dikeluarkannya kebijakan hal ini? (kecuali masyarakat)
3. Apakah Peraturan Walikota Binjai Tahun 2019 No. 23 Tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah Bus Rapid Transit Pada Dinas Perhubungan Kota Binjai sudah pernah disosialisasikan?
4. Bagaimana proses penetapan Trans Binjai sebagai solusi masyarakat Kota Binjai dalam menjalani kehidupan sehari-hari?

5. Bagaimana peran Pemerintah Kota Binjai dalam menyikapi Peraturan Walikota Binjai Tahun 2019 No. 23 tentang Penyelenggaraan Smart Mobility sebagai Pendukung Smart City?
6. Isi Kebijakan (*Content of Policy*)
 - a. Kepentingan apa yang melandasi Pemerintah Kota Binjai dalam perencanaan Trans Binjai?
 - b. Manfaat apa yang ingin dicapai Pemerintah Kota Binjai dan Masyarakat dengan Trans Binjai?
 - c. Perubahan yang ingin dicapai Pemerintah Kota Binjai dan Masyarakat dengan Trans Binjai dan sampai batas mana kesinambungan dari Trans Binjai?
 - d. Siapa saja yang menjadi pelaksana Trans Binjai? Dan bagaimana koordinasi dan komunikasi antar pelaksana Trans Binjai?
7. Konteks Kebijakan (*Conteks Policy*)
 - a. Dari segi wewenang strategi apa yang dibuat oleh Pemerintah Kota Binjai untuk memenuhi semua kepentingan-kepentingan dalam menjalankan Trans Binjai? Dan jika dijumpai masalah atau target yang tidak sesuai bagaimana cara untuk mengatasinya?
 - b. Karakteristik lingkungan masyarakat yang bagaimana yang diharapkan Pemerintah Kota Binjai agar terjalin sinergitas antara masyarakat Kota Binjai dan Pemerintah Kota Binjai sehingga Trans Binjai ini berjalan dua arah? Dan jika ada hambatan dalam menciptakan sinergi tadi hal apa yang dilakukan Pemerintah Kota Binjai?
 - c. Bagaimana tingkat kepatuhan dan daya tanggap masyarakat Kota Binjai dan Pemerintah Kota Binjai baik sesudah hadirnya Trans Binjai bagaimana antusias masyarakat atau menanggapi? Dan jika dalam pelaksanaannya ada hambatan, solusi apa yang diberikan Pemerintah Kota Binjai.

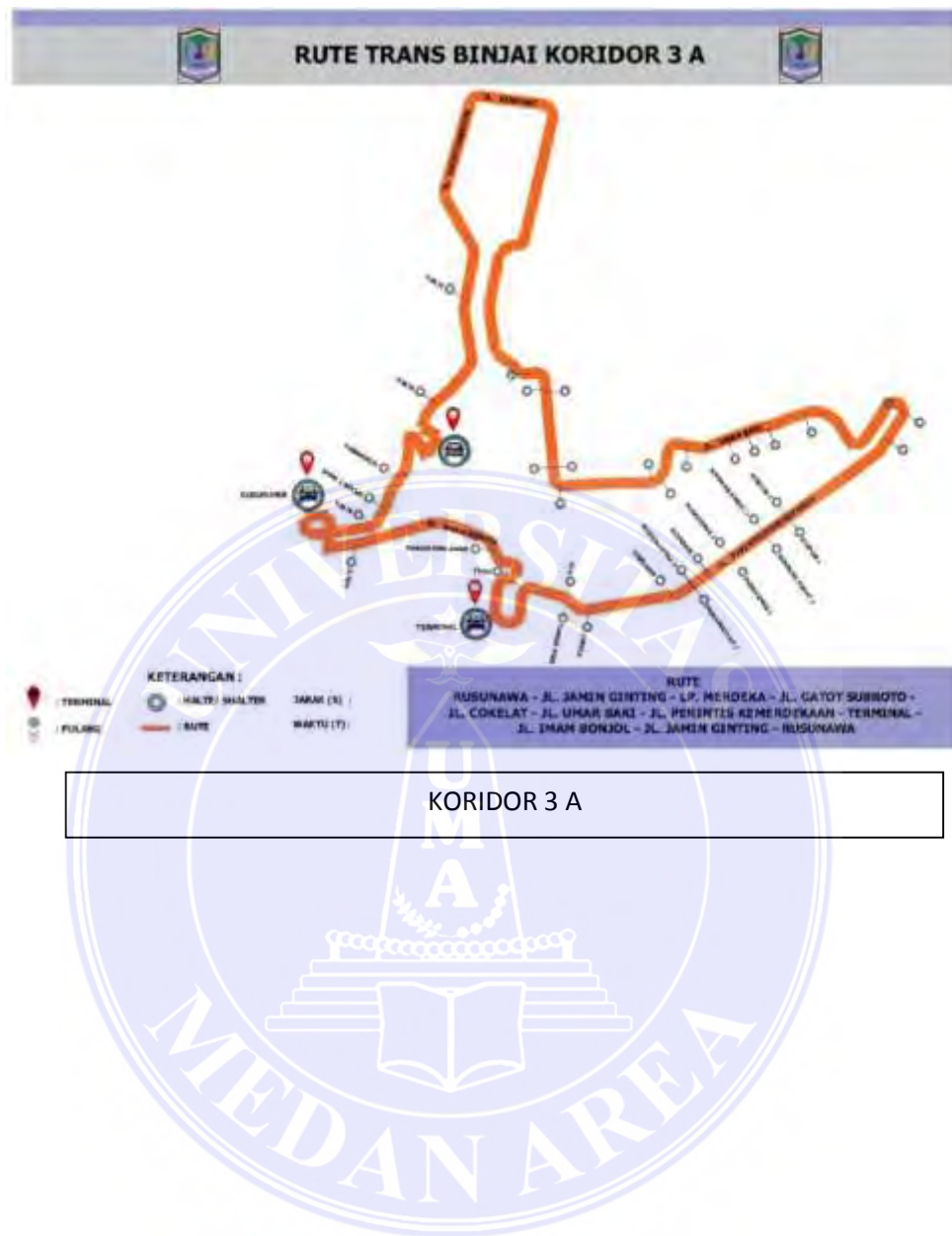
Lampiran 3 Dokumentasi Koridor Trans Binjai



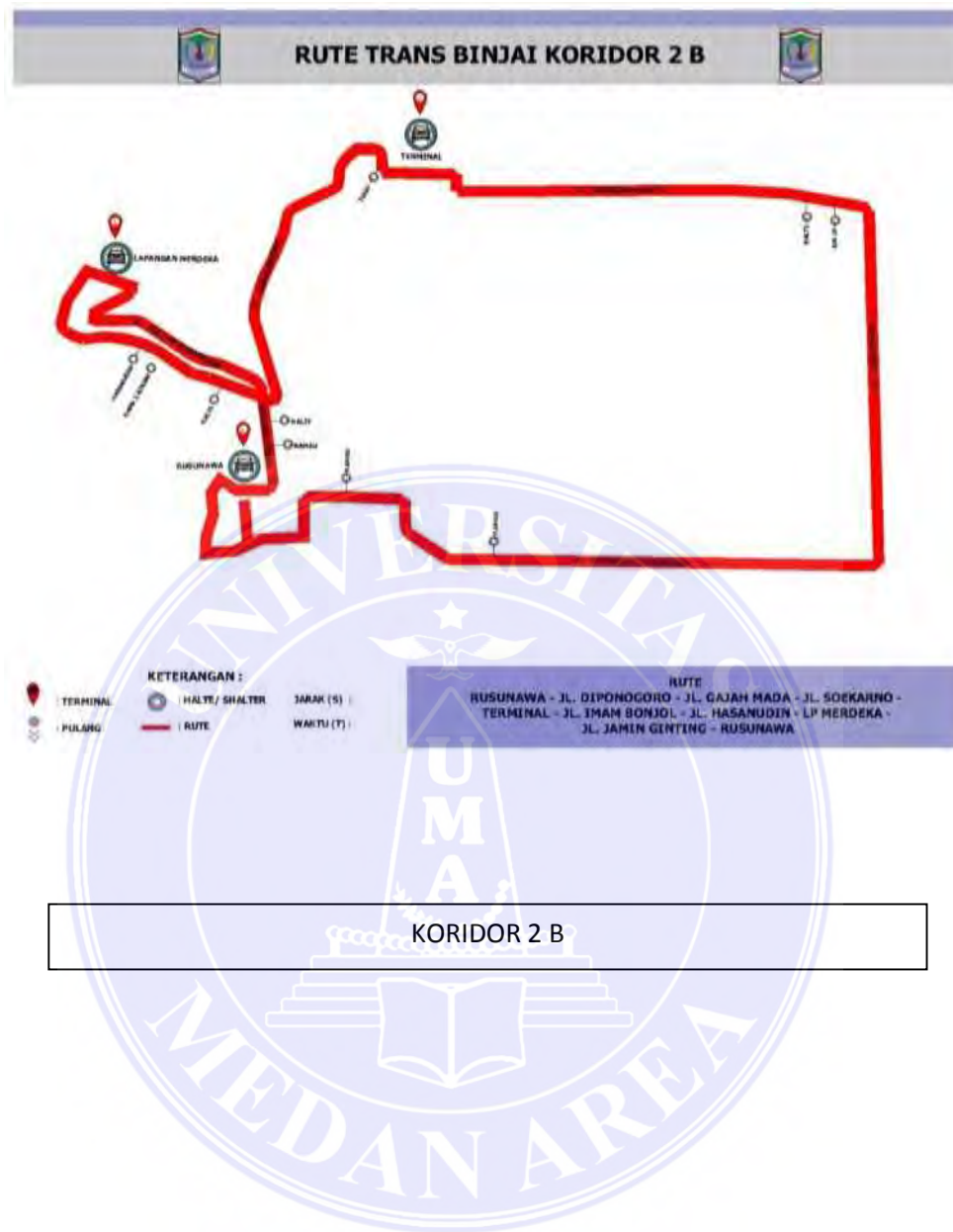
RUTE TRANS BINJAI KORIDOR 2 A



KORIDOR 2 A









WALIKOTA BINJAI
PROVINSI SUMATERA UTARA

PERATURAN WALIKOTA BINJAI
NOMOR 23 TAHUN 2019

TENTANG

PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANA TEKNIS DAERAH BUS RAPID TRANSIT
PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALIKOTA BINJAI,

Menimbang : bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 20 ayat (3) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembentukan dan Klasifikasi Cabang Dinas dan Unit Pelaksana Teknis Daerah, perlu menetapkan Peraturan Walikota tentang Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah Bus Rapid Transit (BRT) pada Dinas Perhubungan Kota Binjai;

Mengingat : 1. Undang-Undang Darurat Nomor 9 Tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Kota-kota Kecil dalam Lingkungan Daerah Propinsi Sumatera Utara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1956 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1092);
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
3. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
4. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);
5. Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1986 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Binjai, Kabupaten Daerah Tingkat II Langkat dan Kabupaten Daerah Tingkat II Deli Serdang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1986 Nomor 11, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3322);

6. Peraturan.....

6. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 114, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5887);
8. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembentukan dan Klasifikasi Cabang Dinas dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2017 Nomor 451);
9. Peraturan Daerah Kota Binjai Nomor 4 Tahun 2016 tentang Pembentukan Perangkat Daerah Kota Binjai (Lembaran Daerah Kota Binjai Tahun 2016 Nomor 5, Tambahan Lembaran Daerah Kota Binjai Nomor 13);
10. Peraturan Walikota Binjai Nomor 41 Tahun 2016 tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Binjai (Berita Daerah Kota Binjai Tahun 2016 Nomor 41);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN WALIKOTA TENTANG PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANA TEKNIS DAERAH BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Walikota ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kota Binjai.
2. Walikota adalah Walikota Binjai.
3. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kota Binjai.
4. Dinas adalah Dinas Perhubungan Kota Binjai.
5. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Binjai.
6. Unit Pelaksana Teknis Daerah yang selanjutnya disingkat UPTD adalah UPTD Bus Rapid Transit (BRT) pada Dinas Perhubungan Kota Binjai.
7. Kepala UPTD adalah Kepala UPTD BRT pada Dinas Perhubungan Kota Binjai.
8. UPTD BRT adalah organisasi yang melaksanakan kegiatan teknis operasional di bidang transportasi.
9. Kelompok Jabatan Fungsional adalah susunan jabatan fungsional yang terdiri dari tenaga-tenaga yang memiliki keahlian dan/atau keterampilan tertentu.

BAB II
PEMBENTUKAN

Pasal 2

Dengan Peraturan Walikota ini dibentuk UPTD BRT pada Dinas dengan klasifikasi Kelas A.

BAB III.....

BAB III KEDUDUKAN DAN SUSUNAN ORGANISASI

Pasal 3

- (1) UPTD BRT dipimpin oleh Kepala UPTD yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.
- (2) UPTD BRT merupakan bagian dari Perangkat Daerah.
- (3) UPTD BRT mempunyai tugas melaksanakan kegiatan teknis operasional dan/atau kegiatan teknis penunjang serta urusan pemerintahan yang bersifat pelaksanaan di bidang transportasi yang pada prinsipnya tidak bersifat pembinaan serta tidak berkaitan langsung dengan perumusan dan penetapan kebijakan Daerah.

Pasal 4

- (1) Susunan organisasi UPTD BRT terdiri dari :
 - a. Kepala UPTD
 - b. Sub bagian tata usaha; dan
 - c. Kelompok Jabatan Fungsional.
- (2) Bagan susunan organisasi UPTD BRT sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Walikota ini.

BAB IV TUGAS DAN FUNGSI

Bagian Kesatu Kepala UPTD

Pasal 5

- (1) Kepala UPTD mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam melaksanakan kegiatan teknis operasional di bidang transportasi.
- (2) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), UPTD menyelenggarakan fungsi :
 - a. menyusun dan merumuskan program/kegiatan, kebijakan teknis dan anggaran UPTD;
 - b. melaksanakan kegiatan investigasi identifikasi, kebutuhan, pengumpulan dan pengelolaan data teknis;
 - c. melaksanakan sistem informasi manajemen melalui pendataan, inventarisasi dan pengelolaan data serta pembuatan program aplikasi sistem informasi manajemen.
 - d. melaksanakan pengelolaan pengaduan masyarakat;
 - e. melaksanakan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas; dan
 - f. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bagian Kedua Sub Bagian Tata Usaha

Pasal 6

- (1) Sub bagian tata usaha dipimpin oleh seorang kepala sub bagian tata usaha yang dalam melaksanakan tugas berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala UPTD.

(2) Kepala.....

- (2) Kepala sub bagian tata usaha mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Kepala UPTD lingkup ketatausahaan.
- (3) Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sub bagian tata usaha menyelenggarakan fungsi:
 - a. menyusun dan melaksanakan program kerja di bidang ketatausahaan;
 - b. mengelola urusan surat menyurat, kearsipan, ekspedisi, perjalanan dinas, kehumasan, dokumentasi dan pelaporan;
 - c. mengelola urusan rumah tangga dan perlengkapan;
 - d. melaksanakan urusan administrasi keuangan yang meliputi pembukuan dan pelaporan keuangan;
 - e. melaksanakan pengawasan, pengendalian, monitoring dan evaluasi serta pelaporan di bidang ketatausahaan;
 - f. melaksanakan penerimaan dan penyetoran retribusi ke kas daerah;
 - g. melaksanakan urusan administrasi kepegawaian;
 - h. mendistribusikan tugas kepada bawahan sesuai bidang tugas jabatannya guna kelancaran pelaksanaan tugas;
 - i. membimbing bawahan sesuai bidang tugas jabatannya guna pencapaian kinerja jabatannya;
 - j. memeriksa hasil kerja bawahan sesuai bidang tugas jabatannya sebagai bahan evaluasi;
 - k. mengevaluasi pelaksanaan tugas bawahan sesuai target kinerja yang diperjanjikan dalam rangka penilaian kinerja;
 - l. menyampaikan saran dan pertimbangan kepada Kepala Dinas sebagai bahan masukan guna kelancaran pelaksanaan tugas; dan
 - m. melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala UPTD sesuai dengan tugas dan fungsinya.

BAB V KELOMPOK JABATAN FUNGSIONAL

Pasal 7

- (1) Kelompok Jabatan Fungsional mempunyai tugas melaksanakan kegiatan teknis di bidang keahlian dan keterampilan masing-masing.
- (2) Kelompok Jabatan Fungsional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan berdasarkan kebutuhan dan bebankerja.
- (3) Jenis dan jenjang Kelompok Jabatan Fungsional diatur berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Pembinaan administratif jabatan fungsional diselenggarakan oleh Kepala UPTD meliputi penilaian dan penetapan angka kredit, usulan kenaikan pangkat, gaji berkala serta pendidikan dan pelatihan.
- (5) Pembinaan teknis jabatan fungsional diselenggarakan oleh Kepala UPTD meliputi rencana penugasan dan pengukuran kinerja.

Pasal 8

- (1) Kelompok Jabatan Fungsional terdiri atas sejumlah tenaga dalam jenjang jabatan fungsional.

(2) Kelompok.....

- (2) Kelompok Jabatan Fungsional dalam melaksanakan tugasnya bertanggung jawab kepada Kepala UPTD.

BAB VI TATA KERJA

Pasal 9

- (1) Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, Kepala UPTD, Kepala Sub Bagian Tata Usaha dan kelompok Jabatan Fungsional wajib menerapkan prinsip koordinasi, integrasi dan sinkronisasi di lingkungan UPTD BRT.
- (2) Kepala UPTD wajib mengawasi bawahannya, dengan ketentuan dalam hal terjadi penyimpangan harus mengambil langkah yang diperlukan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Kepala UPTD bertanggung jawab memimpin dan mengkoordinasikan bawahannya dan memberikan bimbingan serta petunjuk bagi pelaksanaan tugas bawahannya.
- (4) Kepala UPTD wajib mengikuti dan mematuhi petunjuk dan bertanggung jawab kepada atasan serta menyampaikan laporan berkala secara tepat waktu.
- (5) Setiap laporan yang diberikan oleh Kepala UPTD dari bawahannya wajib diolah dan dipergunakan sebagai bahan untuk penyusunan laporan lebih lanjut.
- (6) Dalam melaksanakan tugas di lingkungan UPTD BRT, Kepala UPTD wajib mengadakan rapat berkala dalam rangka pemberian bimbingan kepada bawahannya.

BAB VII KEPEGAWAIAN DAN ESELONISASI

Pasal 10

Pengangkatan, pemberhentian pejabat dan pegawai UPTD dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Pasal 11

- (1) Kepala UPTD BRT menduduki Jabatan struktural eselon IV.a atau Jabatan Pengawas.
- (2) Kepala sub bagian tata usaha menduduki Jabatan struktural eselon IV.b atau Jabatan Pengawas.

BAB VIII PEMBIAYAAN

Pasal 12

Pembiayaan untuk mendukung kegiatan UPTD bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Daerah dan sumber lain yang sah dan tidak mengikat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

BAB IX.....

BAB IX
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 13

Peraturan Walikota ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

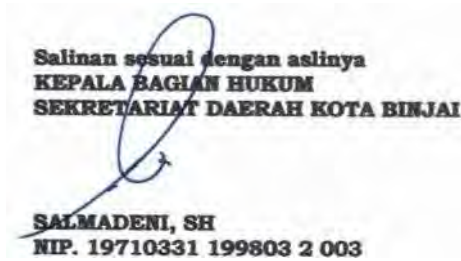
Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Walikota ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kota Binjai.

Ditetapkan di Binjai
pada tanggal 20 Oktober 2019

WALIKOTA BINJAI,

ttd

MUHAMMAD IDAHAM



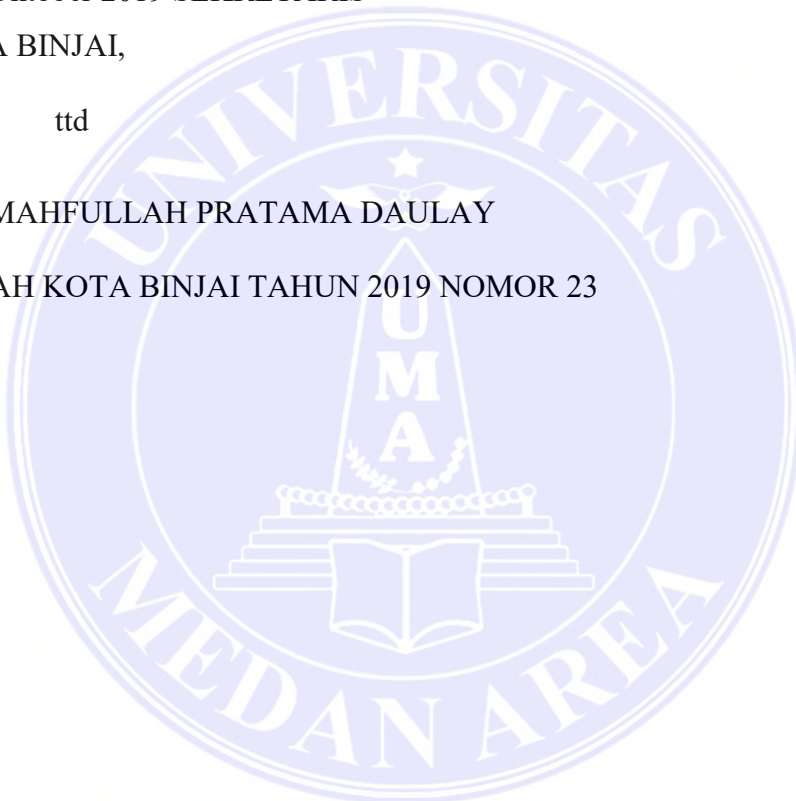
Diundangkan di Binjai
pada tanggal 20 Oktober 2019 SEKRETARIS

DAERAH KOTA BINJAI,

ttd

MUHAMMAD MAHFULLAH PRATAMA DAULAY

BERITA DAERAH KOTA BINJAI TAHUN 2019 NOMOR 23



LAMPIRAN
PERATURAN WALIKOTA BINJAI
NOMOR 23 TAHUN 2019
TENTANG
PEMBENTUKAN UNIT PELAKSANA TEKNIS
DAERAH BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS
PERHUBUNGAN KOTA BINJAI

BAGAN SUSUNAN ORGANISASI UNIT PELAKSANA TEKNIS DAERAH
BUS RAPID TRANSIT PADA DINAS PERHUBUNGAN KOTA BINJAI

