

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENINGKATAN
KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG ANTARA
JALUR KERETA API DENGAN JALAN
DI KOTA TEBING TINGGI**

TUGAS AKHIR

Oleh:

RENDI RAMADHAN
2203100013

**Program Studi Ilmu Administrasi Publik
Konsentrasi Kebijakan Publik**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS ILMU SOSIAL & ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2026**

BERITA ACARA PENGESAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Tugas Akhir ini telah dipertahankan di depan Tim Penguji Ujian Tugas Akhir Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara oleh:

Nama Lengkap : **Rendi Ramadhan**
NPM : 2203100013
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Pada Hari, Tanggal : Kamis, 09 April 2026
Waktu : Pukul 08:00 s/d Selesai

TIM PENGUJI

PENGUJI I : **Dr. Jehan Ridho Izharsyah, S.Sos., M.Si** (.....)

PENGUJI II : **Dr. Nalil Khairiah, S.IP., M.Pd** (.....)

PENGUJI III : **Khaidir Ali, S.Sos., M.AP** (.....)

PANITIA PENGUJI

Ketua

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. Arifin Saleh, S.Sos., MSP

Assoc. Prof. Dr. Abrar Adhani, S.Sos., M.I.Kom

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Telah Selesai diberikan bimbingan dalam penulisan tugas akhir sehingga naskah tugas ini telah memenuhi syarat dan dapat disetujui untuk dipertahankan dalam ujian tugas akhir, oleh:

Nama Lengkap : **RENDI RAMADHAN**
NPM : 2203100013
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Tentang Keselamatan
Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan
Jalan Di Kota Tebing Tinggi

Medan, 02 April 2026

Pembimbing

KHAIDIR ALI, S.Sos., M.AP
NIDN: 0104089401

Disetujui Oleh
Ketua Program Studi

ANANDA MAHARDIKA, S.Sos., M.SP
NIDN: 0122118801

Dekan

Assoc. Prof. Dr. AKIFIN SALEH., S.Sos., MSP
NIDN: 0030017402



PERNYATAAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan ini saya, **RENDI RAMADHAN**, NPM **2203100013**, menyatakan dengan sungguh-sungguh:

1. Saya menyadari bahwa memalsukan karya ilmiah dalam segala bentuk yang dilarang undang-undang, termasuk pembuatan karya ilmiah oleh orang lain dengan sesuatu imbalan, atau mem plagiat atau menjiplak atau mengambil karya orang lain, adalah tindakan kejahatan yang harus dihukum menurut undang-undang yang berlaku.
2. Bahwa tugas akhir ini adalah hasil karya dan tulisan saya sendiri, bukan karya orang lain, atau karya plagiat, atau karya jiplakan dari karya orang lain.
3. Bahwa di dalam tugas akhir ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh kesarjanaaan 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.

Bila di kemudian hari terbukti pernyataan ini tidak benar, saya bersedia tanpa mengajukan banding menerima sanksi:

1. Tugas akhir saya ini beserta nilai-nilai hasil ujian tugas akhir saya dibatalkan.
2. Pencabutan kembali gelar kesarjanaaan yang telah saya peroleh, serta pembatalan dan penarikan ijazah sarjana dan transkrip nilai yang telah saya terima.

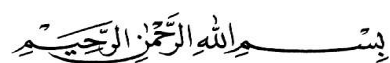
Medan, 16 April 2026

Yang Menyatakan,



RENDI RAMADHAN

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Warahmatulahi Wabarakatuh

Alhamdulillahirobbil‘alamin, puji syukur kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta‘ala yang telah melimpahkan Rahmat dan Karunianya secara terus menerus sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan tepat waktu. Selanjutnya shalawat beserta salam senantiasa kita sampaikan kepada baginda Nabi Besar Muhammad SAW yang senantiasa mengharapkan syafaatnya di akhirat kelak. Dan tidak lupa pula penulis ucapkan terimakasih kepada yang tercinta dan terkasih kepada orang tua penulis Ayahanda **Sumedi** Ibunda **Sri Laila** dan Ayahanda **Sukarmen** Ibunda **Wagirah** yang telah mendidik dan mengasuh dengan penuh kasih sayang serta memberikan doa dan dukungan yang tiada henti.

Adapun judul skripsi ini adalah **“Implementasi Kebijakan Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi”** apakah sudah memperoleh hasil yang efektif, sekaligus untuk memenuhi syarat untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik (S.A.P) pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Dalam penulisan skripsi ini, tak terlepas dari beberapa dukungan dan bantuan dari beberapa pihak. Maka penulis ingin menyampaikan

terimakasih yang sebesar-besarnya kepada pihak yang telah membantu dan memberi dukungan, yaitu:

1. Bapak prof. Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Bapak Assoc prof. Dr. Arifin Saleh, S.Sos., MSP selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Assoc prof. Abrar Adhani, S.Sos.,M.I.Kom selaku Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Assoc Prof Dr. Hj. Yurisna Tanjung, M.AP selaku Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Ananda Mahardika, S.Sos., MSP selaku Ketua Program Studi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Dr. Jehan Ridho Izahsyah selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Bapak Khaidir Ali, S.Sos., MPA selaku Dosen Pembimbing dalam pembuatan tugas akhir yang banyak memberikan masukan dan arahan demi lancarnya penulisan tugas akhir ini.
8. Terimakasih kepada seluruh Dosen IAP FISIP UMSU.
9. Terimakasih kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi yang telah menerima penulis dengan baik, terutama abangda Roy dan

ibu wiwik selaku kepala Staf Bidang Umum Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi.

10. Terimakasih kepada keluarga besar Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian.
11. Terimakasih kepada sahabat seperjuangan selama masa kuliah, yaitu Yofa Rasika Pane, Erin Syafitri Swasti, Fahrani Wildani, Putri Andari, Adinda Syakila, Reina Nur Hasana, Nazwa Aulia Syaputri, Adelia Fadilla yang telah kebersamai penulis selama 3,5 tahun ini.
12. Terimakasih kepada sahabat tercinta dari kecil yang tak luput memberikan arahan dan dukungan kepada penulis selama masa perkuliahan yaitu Dini Syafitri.
13. Terimakasih kepada “*TIM PPK ORMAWA HMJ IAP 2025*” yang telah menjadi keluarga, *my beloved friend* yang sudah menemani penulis dari awal sampai akhir beserta dengan ceritanya.
14. Terimakasih kepada HMJ IAP terutama anak 22 yang menjadi garda terdepan saat penulis mengalami kendala selama masa perkuliahan dan lainnya.
15. Terimakasih kepada Keluarga Besar penulis yang selalu support apapun dalam perkuliahan hingga saat ini.
16. Terimakasih kepada seseorang yang tak sengaja bertemu, yang namanya tidak bisa disebutkan yang selalu menemani dan menjadi support system penulis pada hari ini dan seterusnya. Terima kasih telah mendengarkan keluh kesah, memberikan dukungan, semangat, tenaga, pikiran, materi serta menghibur penulis yang tidak pernah dibayangkan oleh penulis dan

senantiasa sabar menghadapi saya, terima kasih telah menjadi bagian perjalanan saya hingga penyusunan skripsi ini.

17. Terimakasih kepada Bandara Internasional Kualanamu, Bandara Internasional Soekarno-Hatta, bandara internasional Juanda serta kota Jakarta, Bandung dan Surabaya yang menjadi saksi bisu penulis dalam proses pembuatan tugas akhir ini.

18. Terimakasih kepada semua pihak yang terlibat dalam proses penyusunan tugas akhir ini yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

19. Terakhir, kepada diri saya, Rendi Ramadhan. Terimakasih karena telah bertahan sejauh ini atas apa yang telah kamu hadapi. Terimakasih telah berjuang dan bekerja keras sejauh ini. Terimakasih untuk tidak menyerah, dan *thank you for being born*.

Semoga semua motivasi, semangat, do'a serta bantuan yang telah diberikan mendapat imbalan dari Allah SWT, penulis hanyalah manusia biasa yang tidak pernah luput dari kesalahan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang membangun sebagai pembelajaran bagi penulis kedepannya.

Assalamu'alaikum Warahmatulahi Wabarakatuh

Medan, 12 Maret 2025

**Rendi Ramadhan
2203100013**

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	vi
ABSTRAK.....	vii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Rumus Masalah.....	6
1.3 Tujuan Penelitian	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
BAB II URAIAN TEORITIS	8
2.1 Implementasi Kebijakan	8
2.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan	10
2.3 Kebijakan Publik.....	12
2.4 Implementasi Kebijakan Publik	14
2.5 Perlintasan Sebidang.....	15
2.6 Transportasi.....	16
2.7 Anggapan Dasar.....	18
BAB III METODE PENELITIAN	20
3.1 Jenis Penelitian.....	20
3.2 Kerangka Konsep.....	20
3.3 Definisi Konsep	21
3.4 Kategorisasi.....	23
3.5 Informan atau Narasumber	23
3.6 Teknik pengumpulan data	24
3.7 Teknik Analisa Data	27
3.8 Waktu Dan Lokasi Penelitian.....	28

3.9	Sistematika Penulisan.....	29
3.10	Profil Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi	30
3.11	Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi	31
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....		33
4.1	Hasil Penelitian.....	33
4.1.1	Komunikasi	33
4.1.2	Sumber Daya.....	37
4.1.3	Disposisi.....	41
4.1.4	Struktur Birokrasi	44
4.2	Pembahasan	48
4.2.1	Komunikasi.....	48
4.2.2	Sumber Daya	50
4.2.3	Disposisi	53
4.2.4	Struktur Birokrasi	56
BAB V PENUTUP.....		60
5.1	Simpulan	60
5.2	Saran.....	62
DAFTAR PUSTAKA.....		64

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan di Kota Tebing Tinggi berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2018. Penelitian ini dilatarbelakangi oleh masih tingginya risiko kecelakaan pada perlintasan sebidang serta belum optimalnya penyediaan fasilitas keselamatan dan pengawasan di lapangan. Penelitian menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan analisis kualitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data mengacu pada model implementasi kebijakan *Edwards III* yang meliputi variabel komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Hasil penelitian Implementasi Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api dengan jalan di Kota Tebing Tinggi menunjukkan bahwa implementasi kebijakan telah dilaksanakan sesuai dengan ketentuan panduan keselamatan perlintasan dan adanya koordinasi antarinstansi yang ditetapkan. Namun, pada pelaksanaan implementasi tersebut dalam pelaksanaannya belum dilaksanakan secara optimal baik dalam keterbatasan sumber daya manusia, anggaran, serta sarana dan prasarana, belum maksimalnya koordinasi, serta rendahnya kepatuhan masyarakat di lapangan. Dengan demikian, diperlukan penguatan kapasitas kelembagaan dan peningkatan pengawasan guna mendukung efektivitas kebijakan secara berkelanjutan.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Keselamatan Perlintasan Sebidang, Lalu Lintas, Kota Tebing Tinggi.

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri (Amir, 2020). Secara umum, penggolongan dasar moda transportasi didasarkan pada lima unsur transportasi berikut yaitu, manusia, yang membutuhkan transportasi, barang, yang diperlukan manusia, kendaraan, sebagai sarana transportasi, Jalan, sebagai prasarana transportasi, organisasi, sebagai pengelola transportasi.

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 94 Tahun 2018 tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan sebagai dasar hukum dalam upaya meningkatkan keselamatan transportasi di area perlintasan. Peraturan tersebut mengatur tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian dan jalan, ketentuan teknis keselamatan, penutupan perlintasan liar, serta peningkatan fasilitas dan pengawasan di setiap titik perlintasan.

Berdasarkan Bab II tentang pengelolaan Perlintasan Sebidang pada Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun

2018, dijelaskan bahwa Peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan dilakukan untuk menjamin keselamatan perjalanan kereta api dan pengguna jalan, perlintasan sebidang yang telah beroperasi sebelum peraturan Menteri ini berlaku dan belum dilengkapi dengan peralatan keselamatan perlintasan sebidang, harus dilakukan pengelolaan oleh : a) Menteri, untuk jalan nasional, b) Gubernur, untuk jalan provinsi, c) Bupati/wali kota, untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa; dan d) Badan hukum atau lembaga, untuk jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga. Dengan demikian, Bab II Pasal 2 Ayat (1) poin c Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2018 menjadi dasar bagi Pemerintah Kota Tebing Tinggi dalam pengelolaan keselamatan perlintasan sebidang, di tengah tingginya kecelakaan, keterbatasan fasilitas keselamatan, serta kurangnya pengawasan dan penanganan perlintasan liar yang menuntut peningkatan pengelolaan secara berkelanjutan.

Perkembangan sarana transportasi jalan raya tidak jarang membentuk pertemuan dengan sarana transportasi jalan rel. Menurut Heinrich dalam Mahmuda (2019), pada dasarnya penyebab kecelakaan terdapat dua faktor utama yaitu; pertama dimana kondisi atau keadaan tidak aman atau berbahaya yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan yang kedua suatu kondisi tindakan tidak aman ketika terjadi pelanggaran prosedur keselamatan yang menimbulkan potensi terjadinya kecelakaan.

Kereta Api merupakan transportasi yang sangat tinggi diminati

oleh masyarakat dengan berbagai rute perlintasan antar kota seperti Medan-Binjai-Langkat, kemudian Medan-Lubukpakam-Perbaungan-Tebingtinggi-Siantar dan Medan-Kisaran- Tanjungbalai-Rantau prapat. Dalam UUD Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian pasal IV yaitu : Pembinaan perkeretaapian kabupaten/kota dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota yang meliputi: a) penetapan arah dan sasaran kebijakan pengembangan perkeretaapian kabupaten/kota, b) pemberian arahan, bimbingan, pelatihan, dan bantuan teknis kepada penyelenggara dan pengguna jasa perkeretaapian; dan c) pengawasan terhadap penyelenggaraan perkeretaapian kabupaten/kota. Dengan demikian pemerintah daerah dan dinas perhubungan merupakan penanggung jawab tertinggi dalam pengawasan keselamatan dan penyediaan prasarana bagi keselamatan transportasi dan pengguna jalan.

Sumatera Utara merupakan salah satu provinsi dengan peran ekonomi strategis di Indonesia. Pusat aktivitas ekonomi terkonsentrasi di Kota Medan, yang berfungsi sebagai pusat perdagangan, jasa, dan logistik. Sistem transportasi di provinsi ini beragam, meliputi: transportasi darat (jalan nasional, provinsi, lokal, dan angkutan umum), transportasi kereta api, transportasi udara (Bandara Internasional Kualanamu) dan transportasi laut (Pelabuhan Belawan, Pelabuhan Sibolga, Gunung Sitoli)

Dalam Peraturan Daerah Kota Medan No 9 Tahun 2016 mengenai teknik lalu lintas pada pasal 98 yaitu, agar penyelenggaraan fasilitas lalu lintas, fasilitas perlengkapan jalan , dan fasilitas pendukung dilaksanakan

secara terarah, tepat, dan memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan dalam perundang-undangan yang berlaku, dinas menyusun dan menetapkan rencana kebutuhan fasilitas lalu lintas, fasilitas perlengkapan jalan, dan fasilitas pendukung. Dalam hal ini kota tebing tinggi menunjukkan bahwa tanggung jawab perlintasan merupakan tanggung jawab pemerintah daerah dan dinas terkait dalam memfasilitasi segala bentuk teknik lalu lintas terutama keselamatan lalu lintas. Pengkajian ini mencakup dari sisi Pelaksanaan penerapan kebijakan, pelaksanaan program penertiban dan perawatan fasilitas keselamatan, koordinasi antarinstansi terkait, serta kegiatan sosialisasi kepada masyarakat. Selain itu, penelitian juga berfokus pada identifikasi hambatan dan tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan, seperti keterbatasan sumber daya manusia, sarana prasarana, serta tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan lalu lintas di sekitar perlintasan sebidang.

Kota Tebing Tinggi merupakan wilayah yang dilalui jalur kereta api dengan beberapa titik perlintasan sebidang yang aktif dan memiliki intensitas lalu lintas cukup tinggi. Dalam konteks ini, Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi memiliki peran penting dalam melaksanakan kebijakan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 94 tahun 2018, baik melalui perencanaan, pengawasan, maupun pengendalian kegiatan di lapangan.

Dalam peraturan Wali Kota Tebing Tinggi Nomor 31 tahun 2021 Tentang Tugas, Fungsi, Kerja dan Rician Tugas Jabatan Dinas

Perhubungan Kota Tebing Tinggi pada Bab II Bagian Ketiga Bidang Operasional dan Keselamatan Lalu Lintas Pasal 6 poin 2 yaitu : untuk melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat 1, bidang operasional dan keselamatan lalu lintas mempunyai fungsi: a. Penyiapan bahan perumusan kebijakan teknis bidang operasional dan keselamatan lalu lintas; b. Pelaksanaan dan pengoordinasian kegiatan bidang operasional dan keselamatan lalu lintas; c. Pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan; dan d. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas sesuai dengan fungsinya. Namun, pelaksanaan peraturan tersebut tidak terlepas dari berbagai kendala, seperti keterbatasan anggaran daerah, minimnya tenaga pengawas di lapangan, kurangnya koordinasi antarinstansi, serta rendahnya pengetahuan keselamatan perlintasan sebidang.

Perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan merupakan salah satu titik rawan kecelakaan lalu lintas yang memerlukan perhatian serius dari berbagai pihak. Data menurut Kompas khusus di wilayah pengelolaan KAI Divre I Sumut yang mencakup lintas kereta api melalui Kota Tebing Tinggi disebutkan bahwa dari 402 perlintasan sebidang, hanya 121 yang dilengkapi palang pintu, sementara 281 lainnya tidak berpalang. Setiap hari, perlintasan tersebut dilalui oleh berbagai jenis kendaraan bersamaan dengan aktivitas perjalanan kereta api, sehingga potensi terjadinya kecelakaan sangat tinggi. seperti palang pintu otomatis, rambu peringatan, marka jalan, serta sistem peringatan dini. Menurut data website resmi Kota Tebing Tinggi 2024 sampai agustus 2025 tercatat 19

kecelakan di perlintasan sebidang, di mana 17 diantaranya merupakan perlintasan sebidang liar tanpa palang dan pengaman keselamatan perlintasan.

Kondisi aktual di lapangan menunjukkan bahwa berbagai titik perlintasan masih minim fasilitas keselamatan seperti (palang pintu otomatis, rambu peringatan, marka jalan, serta sistem peringatan dini), pengawasan belum optimal, koordinasi antarinstansi kurang efektif, serta tingkat kepatuhan masyarakat masih rendah, sehingga berkontribusi pada tingginya risiko kecelakaan di perlintasan sebidang. Kondisi ini menyebabkan tingginya risiko kecelakaan yang dapat mengakibatkan kerugian material maupun korban jiwa. Hal ini peneliti tertarik dalam pengkajian perlintasan sebidang yang ada di Kota Tebing Tinggi dengan berbagai fakta dan masalah yang aktual di lapangan.

Tujuan pengkajian dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terbaik dalam mengimplementasikan upaya peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi sesuai amanat peraturan tersebut, dengan tujuan menjamin keamanan perjalanan kereta api sekaligus melindungi keselamatan pengguna jalan, Peraturan tersebut mengatur tanggung jawab penyelenggara prasarana perkeretaapian dan jalan, ketentuan teknis keselamatan, penutupan perlintasan liar, serta peningkatan fasilitas dan pengawasan di setiap titik perlintasan.

Dengan latar belakang di atas dan peraturan yang di berlakukan penulis tertarik untuk penelitian ini dengan judul, “Implementasi

Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi.

1.2 Rumus Masalah

Berdasarkan Latar Belakang yang dikemukakan, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini ialah Bagaimana Implementasi Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami bagaimana proses implementasi kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun Manfaat Penelitian antara lain:

1. Secara Teoritis, Manfaat Teoritis hasil penelitian ini di harapkan dapat memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam bidang kebijakan prblik dan Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan. Selain itu, hasil penelitian ini juga menjadi refrensi ilmiah bagi peneliti selanjutnya yang mengkasi implementasi Implementasi Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di berbagai daerah.

2. Secara Praktis, Memberikan masukan bagi Pemerintah Kota Tebing Tinggi, Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi, dan Perguruan Tinggi untuk memperkuat implementasi Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi, khususnya fokus pada pasal 2 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 94 Tahun 2018

BAB II

URAIAN TEORITIS

2.1 Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan sebagai suatu proses yang dinamis, dimana terdapat banyak faktor yang saling berinteraksi dan mempengaruhi implementasi kebijakan. Faktor-faktor tersebut perlu ditampilkan guna mengetahui bagaimana pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap implementasi. Implementasi kebijakan pada dasarnya juga mengukur akan keberhasilan atau kegagalan suatu hasil kebijakan yang secara nyata dilaksanakan dilapangan oleh para implementator dan bagaimana dampaknya terhadap masyarakat maupun stakeholder-nya, sebagaimana dalam Roring et al., (2021), dikemukakan oleh Saefullah “pada tingkat pelaksanaan kebijakan menyangkut bagaimana atau sejauhmana suatu kebijakan bisa dilaksanakan dalam dunia nyata.”. Pemahaman tentang pelaksanaan kebijakan bukan hanya dimiliki oleh aparat lembaga dan aparat pelaksana, tetapi juga oleh masyarakat atau pihak-pihak yang menjadi sasaran kebijakan”.

Sedangkan Mazmanian dan Sabatier dalam Adriansyah et al., (2021), mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai “Pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusankeputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara

tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya”

Kemudian putt dan springer dalam Gulo et al.,(2024), implementasi kebijakan adalah serangkaian aktivitas dan keputusan yang memudahkan pernyataan kebijakan dalam formulasi terwujudke dalam paktik organisasi.

Dengan demikian, inti dari ketiga teori tersebut mengarah pada pemahaman bahwa implementasi kebijakan dipahami sebagai proses menerjemahkan keputusan atau aturan yang telah ditetapkan menjadi tindakan nyata melalui aktivitas organisasi, pelaksana kebijakan, dan pemangku kepentingan, sehingga menghasilkan perubahan sebagaimana tujuan yang telah dirumuskan dalam kebijakan tersebut. Ketiga teori sepakat bahwa implementasi bukan hanya pelaksanaan teknis, tetapi merupakan proses yang kompleks, dinamis, dan dipengaruhi oleh berbagai faktor yang perlu dikelola agar kebijakan dapat diwujudkan secara efektif di lapangan.

Menurut Dunn dalam Dewi (2022), implementasi kebijakan berfungsi untuk mengubah keputusan politik menjadi tindakan konkret yang memberikan dampak nyata kepada masyarakat. Fungsi-fungsi implementasi kebijakan tersebut antara lain:

- a. Fungsi transformasi keputusan menjadi aksi nyata

Implementasi kebijakan berfungsi menerjemahkan peraturan daerah menjadi kegiatan operasional.

- b. Fungsi koordinasi antar lembaga pelaksana

implementasi kebijakan membutuhkan koordinasi antar lembaga agar tujuan kebijakan tercapai secara efektif.

c. Fungsi adaptasi terhadap kondisi sosial dan kultura

implementasi kebijakan harus mampu beradaptasi dengan kondisi sosial, ekonomi, dan budaya setempat.

d. Fungsi evaluasi dan pengendalian pelaksanaan

Implementasi juga berfungsi untuk memantau dan mengevaluasi sejauh mana kebijakan berjalan efektif.

Menurut Maharaksa et al, (2025), implementasi kebijakan dapat dibedakan menjadi beberapa bentuk berdasarkan pendekatannya, yaitu *top-down*, *bottom-up*.

a. Pendekatan *Top-Down*

Pendekatan ini menekankan bahwa implementasi dimulai dari keputusan otoritas tertinggi dan dilaksanakan oleh aktor birokrasi di bawahnya.

b. Pendekatan *Bottom-up*

Pendekatan ini menekankan pentingnya dua elemen utama dalam pelaksanaan kebijakan, yaitu birokrasi lapangandan kelompok sasaran yang menjadi sasaran kebijakan. dalam hal ini, keberhasilan sangat bergantung pada tindakan nyata para pelaksana di tingkat bawah yang berada di garis depan implementasi kebijakan.

2.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Menurut Edwards dalam Tiwa (2023), keberhasilan implementasi

suatu kebijakan sangat dipengaruhi oleh empat faktor utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap pelaksana, dan struktur birokrasi. Keempat faktor tersebut menjadi penentu apakah kebijakan publik dapat diterapkan secara efektif sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan.

a. Komunikasi

Faktor pertama yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan, menurut Edward III dalam Tiwa (2023) yaitu komunikasi. Komunikasi menurutnya lebih lanjut sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik, implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. agar implementasi dapat efektif penanggung jawab implementasi sebuah keputusan harus mengetahui apa yang mesti dilakukan. Dalam mengimplementasikan kebijakan, perintah untuk mengimplementasikan kebijakan harus ditransmisikan kepada personal yang tepat dan perintah harus jelas, akurat dan konsisten

b. Sumber Daya

Faktor kedua yang memepengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya merupakan hal penting lainnya, Edward III dalam Tiwa (2023) dalam mengimplementasikan

kebijakan sumber daya terdiri dari beberapa elemen yaitu: staf, informasi, wewenang dan fasilitas. Ini menekankan setiap kebijakan harus didukung oleh Sumber Daya yang memadai, baik sumber daya manusia maupun sumber daya financial. Sumber daya manusia adalah kecukupan baik kualitas implementor yang dapat melingkupi seluruh kelompok sasaran.

c. Disposisi

Faktor ketiga yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan public bagi Edward III dalam Tiwa (2023) adalah disposisi. Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah factor penting ketiga dalam pendekatan mengenai melaksanakan suatu kebijakan public. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. Hal menekankan terhadap karakteristik yang erat kepada implementor kebijakan/program karter yang paling penting dimiliki oleh implementor yang memiliki komitmen yang tinggi dan jujur akan senantiasa bertahan antara hambatan yang ditemui dalam kebijakan.

d. Struktur Birokrasi

Menurut Edward III dalam Tiwa (2023) yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan public adalah struktur birokrasi. Walaupun sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu

kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia maka hal ini akan menyebabkan sumber daya sumber daya menjadi menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan. hal ini menekankan bahwa struktur birokrasi menjadi penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting, pertama adalah mekanisme, dan struktur organisasi pelaksana sendiri. Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar operating procedure (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program kebijakan.

2.3 Kebijakan Publik

Secara etimologis, istilah kebijakan atau *policy* berasal dari bahasa Yunani "*polis*" berarti negara, kota yang kemudian masuk ke dalam bahasa Latin menjadi "*politia*" yang berarti negara. Akhirnya masuk ke dalam bahasa Inggris "*policie*" yang artinya berkenaan dengan pengendalian masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan. Istilah "kebijakan" atau "*policy*" dipergunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok maupun suatu badan pemerintah) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pengertian kebijakan seperti ini dapat kita gunakan dan relatif memadai untuk keperluan pembicaraan-pembicaraan biasa, namun menjadi kurang memadai untuk pembicaraan-pembicaraan yang lebih

bersifat ilmiah dan sistematis menyangkut analisis kebijakan publik. Secara umum istilah “kebijakan” atau “*policy*” digunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok maupun suatu lembaga pemerintahan) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu, pengertian kebijakan seperti ini dapat kita gunakan dan relatif memadai untuk pembicaraan-pembicaraan-pembicaraan biasa, namun menjadi kurang memadai untuk pembicaraan-pembicaraan yang lebih bersifat ilmiah dan sistematis menyangkut analisis kebijakan publik oleh karena itu diperlukan batasan atau konsep kebijakan publik yang lebih tepat. (Winarno dalam Kristian, 2023)

Sementara Dunn dalam Yulliah (2020), mengatakan bahwa kebijakan publik adalah suatu rangkaian pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintah seperti, pertahanan, keamanan, energy, kesehatan, pendidikan, kesejahteraan kemasyarakatan, kriminalitas, perkotaan dan lain-lain.

Menurut Dye dalam Permana et al., (2025), lebih mendalam mengenai kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan ataupun untuk tidak dilakukan (*whatever government choose to do or not to do*). Dalam pengertian seperti ini maka pusat perhatian dari kebijakan publik tidak hanya pada apa saja yang dilakukan oleh pemerintah, melainkan termasuk juga apa saja yang tidak dilakukan oleh pemerintah. Justru dengan apa yang tidak dilakukan oleh pemerintah itu mempunyai dampak yang cukup besar terhadap masyarakat seperti

halnya dengan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah.

Dari ketiga teori kebijakan publik tersebut menunjukkan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan atau pilihan pemerintah yang bersifat strategis, terstruktur, dan berdampak langsung maupun tidak langsung bagi masyarakat. Kebijakan publik tidak hanya mencakup tindakan pemerintah dalam menyelesaikan masalah publik, tetapi juga mencakup keputusan untuk tidak mengambil tindakan tertentu. dalam hal ini teori yang dominan untuk digunakan menurut Dye merupakan teori yang paling dominan dan paling tepat digunakan dalam kajian ilmiah. Definisi Dye tidak hanya mencerminkan esensi kebijakan sebagai pilihan pemerintah, tetapi juga menyediakan landasan teoritis yang lebih komprehensif untuk menganalisis dampak tindakan maupun non-tindakan pemerintah terhadap masyarakat.

2.4 Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan publik adalah alat strategis yang dimanfaatkan oleh pemerintah untuk menyelesaikan berbagai persoalan sosial, ekonomi, maupun politik yang dihadapi oleh masyarakat. Secara etimologis, istilah "implementasi" berasal dari bahasa Inggris, yaitu *to implement*, yang berarti menyediakan sarana untuk menjalankan sesuatu, serta *to practical effect*, yang mengacu pada menimbulkan suatu efek atau dampak (Maharaksa 2025).

Implementasi kebijakan publik menurut Nugroho dalam Dengo (2022), mengatakan bahwa implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuan dan

keberhasilan.

Sejalan dengan pernyataan Korten dan Syahrir dalam Akib (2010), bahwa keberhasilan dan keefektifan kebijakan atau program tergantung pada tingkat kesesuaian antara program dengan pemanfaat, kesesuaian program dengan organisasi pelaksana dan kesesuaian program kelompok pemanfaat dengan organisasi pelaksana. Hal ini sekaligus membuktikan asumsi teoritis Meter dan Horn dalam Wijaya & Aprilia (2020), bahwa terdapat variabel bebas yang saling berkaitan sekaligus menghubungkan antara kebijakan dengan prestasi kerja. Variabel yang dimaksud oleh keduanya meliputi:

- 1) ukuran dan tujuan kebijakan
- 2) sumber kebijakan
- 3) ciri atau sifat badan/instansi pelaksana
- 4) komunikasi antar organisasi terkait dan komunikasi kegiatan yang dilaksanakan
- 5) sikap pelaksana, dan
- 6) lingkungan ekonomi, sosial dan politik.

Berdasarkan pendapat para ahli, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan publik merupakan tahapan paling krusial dalam siklus kebijakan, karena tahap ini lah keputusan dapat ditetapkan di ubah menjadi tindakan nyata yang berdampak langsung kepada masyarakat.

2.5 Perlintasan Sebidang

Menurut penelitian dari Setianingsih dalam Bagaskara et al., (2020), pelintasan sebidang antara jalan raya dengan jalan rel kereta api adalah

suatu kasus yang khusus pada ruas jalan raya dengan tanggung jawab dalam pengaturan dan pertimbangan dari keamanan yang terbagi untuk kepentingan jalan raya dan jalan rel kereta api.

Sementara itu Menurut Hasan dalam Mahmuda et al., (2019), terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi keselamatan pada perlintasan sebidang, diantaranya adalah:

1. Kondisi kendaraan maupun pengemudi.
2. Kondisi alam (cuaca).
3. Desain ruas perpotongan jalur kereta api dengan jalan (alinyemen vertikal dan horisontal).
4. Kondisi kerusakan struktur perkerasan jalan.
5. Kelengkapan rambu dan marka

Selanjutnya Purnomo dalam Andilolo et al., (2024), mendefinisikan mendalam mengenai Perlintasan sebidang atau yang di sebut perlintasan kereta api adalah perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan, baik jalan raya maupun jalan kecil lainnya. Sedangkan perlintasan tak sebidang adalah persilangan antara jalur kereta api dengan jalan raya yang tidak pada satu bidang, misal dengan *flyover* atau *underpass*.

Dari ketiga teori tersebut bahwa perlintasan sebidang dapat dipandang sebagai elemen kritis dalam sistem transportasi, yang menuntut pengelolaan keselamatan secara terpadu antara pihak-pihak terkait, baik dari sisi jalan raya maupun perkeretaapian. Dalam hal ini teori Hasan dalam Mahmuda et al., (2019), kerangka analisis yang jelas, relevan, dan dapat diukur, serta mampu mengidentifikasi faktor-faktor penyebab risiko

secara rinci. Teori ini mendukung pendekatan penelitian yang bersifat evaluatif dan prediktif, sehingga hasil penelitian dapat digunakan untuk perbaikan sistem perlintasan sebidang secara nyata.

2.6 Transportasi

Menurut Salim dalam Muhammad & Kurniawan (2020), transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Sedangkan menurut Pangemanan & Tampanatu (2017), dalam buku Dasar-Dasar Transportasi, dalam sistim transportasi terdapat 2 (dua) aspek yang sangat penting, yakni aspek sarana dan aspek prasarana. Aspek sarana berhubungan dengan jenis atau piranti yang digunakan dalam hal pergerakan manusia dan barang, seperti mobil, kapal, kereta api (KA), dan pesawat terbang.

Demikian Sukarto dalam Yawauply (2018), transportasi memiliki lima unsur sebagai berikut,yakni:

- a) Manusia, berperan sebagai subjek atau pelaku dari transportasi yang akan memanfaatkan moda transportasi untuk melakukan aktifitasnya, manusia juga berperan sebagai pengatur sistem transportasi agar masih bisa digunakan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.
- b) Barang, menjadi objek pengangkutan, pengiriman barang ke beberapa tempat dengan alasan pemasaran sangatlah memerlukan moda transportasi, tidak hanya untuk pemasaran namun juga mobilitas lain yang dimaksudkan untuk meningkatkan kesejahteraan manusia.

- c) Kendaraan, sebagai alat atau moda transportasi berperan penting untuk mengantarkan dan memindahkan objek transportasi dari suatu tempat ke tempat yang lain.
- d) Jalan, merupakan suatu unsur yang penting dalam transportasi, jalan menjadi jalur lewatnya moda transportasi, jalan akan menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya guna memperlancar proses perangkutan dan mobilitas.
- e) Organisasi, suatu sistem pasti membutuhkan suatu organisasi yang mengatur dan bekerja untuk menjamin bahwa suatu sistem tersebut berjalan dengan baik tanpa ada gangguan atau permasalahan di dalamnya, di Indonesia, pihak yang memiliki kewenangan sebagai organisasi pengatur transportasi baik darat, laut maupun udara adalah Departemen Perhubungan RI.

Dengan demikian, ketiga teori mengenai transportasi dapat dipahami sebagai sistem terpadu yang melibatkan manusia, alat, infrastruktur, dan pengaturan organisasi untuk menjamin kelancaran mobilitas orang dan barang, serta mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan pembangunan secara efektif. Dalam hal ini teori salim menekankan fungsi dasar transportasi sebagai sarana penghubung antarwilayah dan fasilitator aktivitas sosial, ekonomi, serta pembangunan. Dengan memahami transportasi secara mendasar, penelitian ini dapat lebih fokus menganalisis sistem transportasi, efektivitas mobilitas, serta faktor-faktor yang mempengaruhi kelancaran pergerakan manusia dan barang.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan analisis kualitatif. Pendekatan deskriptif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk memahami secara mendalam proses dan makna dari Implementasi Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan.

Jenis penelitian kualitatif digunakan untuk menggambarkan secara sistematis dan faktual mengenai pelaksanaan kebijakan (Sugiyono dalam Mulia 2022).

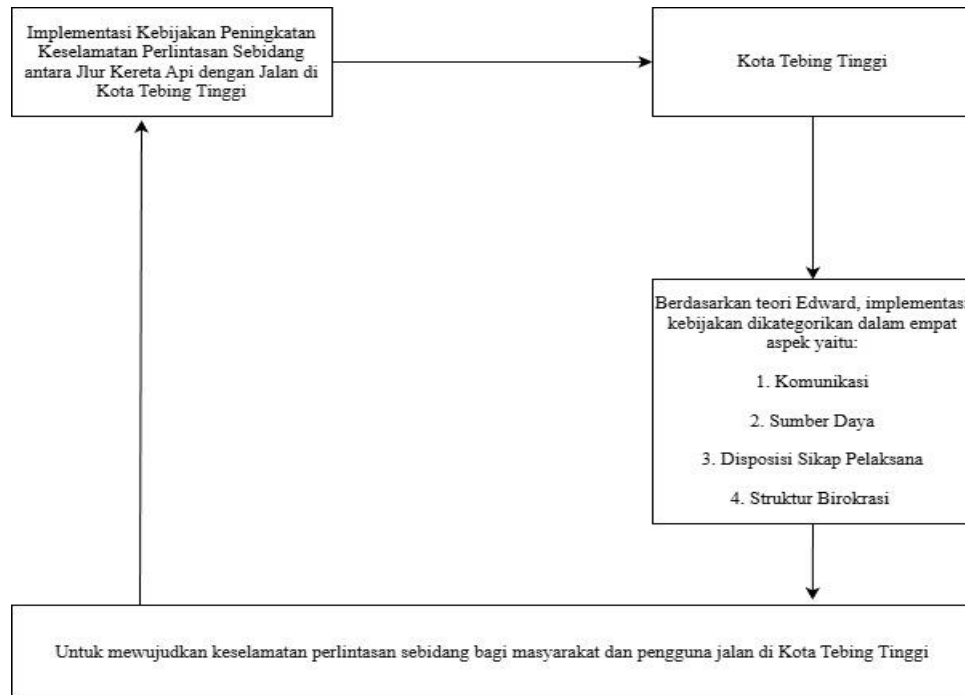
Menurut Sugiyono dalam Mulia (2022), penelitian deskriptif kualitatif dilakukan untuk memperoleh gambaran yang mendalam mengenai suatu situasi sosial dengan memusatkan perhatian pada proses dan makna yang muncul di dalamnya. Dengan demikian, penelitian ini berupaya memahami bagaimana kebijakan Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang antara Jalur Kereta Api dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi dilaksanakan, bagaimana peran pemerintah daerah terutama dinas perhubungan dalam mengimplementasikan kebijakan tersebut, serta faktor-faktor yang mendukung maupun menghambat proses implementasinya.

3.2 Kerangka Konsep

Kerangka konsep dalam penelitian ini menggambarkan hubungan antara wewenang dan pengelolaan perlintasan sebidang dengan proses

implementasi kebijakan Peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan.

Gambar 1 Kerangka Konsep



3.3 Definisi Konsep

Aadapun defenisi konsep penelitian penulis adalah sebagai berikut:

1. Implementasi kebijakan

Implementasi kebijakan dipahami sebagai proses menerjemahkan keputusan atau aturan yang telah ditetapkan menjadi tindakan nyata melalui aktivitas organisasi, pelaksana kebijakan, dan pemangku kepentingan, sehingga menghasilkan perubahan sebagaimana tujuan yang telah dirumuskan dalam kebijakan tersebut. Ketiga teori sepakat bahwa implementasi bukan hanya pelaksanaan teknis, tetapi merupakan proses yang kompleks, dinamis, dan dipengaruhi oleh berbagai faktor yang perlu dikelola agar kebijakan dapat diwujudkan secara efektif di

lapangan.

2. Kebijakan publik

Kebijakan Publik merupakan serangkaian keputusan atau pilihan pemerintah yang bersifat strategis, terstruktur, dan berdampak langsung maupun tidak langsung bagi masyarakat. Kebijakan publik tidak hanya mencakup tindakan pemerintah dalam menyelesaikan masalah publik, tetapi juga mencakup keputusan untuk tidak mengambil tindakan tertentu.

3. Implementasi kebijakan publik

Implementasi kebijakan publik merupakan tahapan paling krusial dalam siklus kebijakan, karena tahap ini lah keputusan dapat ditetapkan di ubah menjadi tindakan nyata yang berdampak langsung kepada masyarakat.

4. Perlintasan sebidang

Perlintasan sebidang dapat dipandang sebagai elemen kritis dalam sistem transportasi, yang menuntut pengelolaan keselamatan secara terpadu antara pihak-pihak terkait, baik dari sisi jalan raya maupun perkeretaapian.

5. Transportasi dapat

Transportasi dipahami sebagai sistem terpadu yang melibatkan manusia, alat, infrastruktur, dan pengaturan organisasi untuk menjamin kelancaran mobilitas orang dan barang, serta mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan pembangunan secara efektif.

3.4 Kategorisasi

Kategorisasi merupakan penyusunan berdasarkan kategori atau pengelolaan dengan maksud untuk mengukur suatu variabel dalam suatu penelitian, sehingga dapat di ketahui dengan jelas hubungan antara subjek dengan objek yang diteliti. Kategorisasi dalam penelitian ini menerapkan menurut Edward, diantaranya:

- a. Faktor komunikasi meliputi kejelasan informasi, sosialisasi kebijakan, dan pemahaman pelaksana terhadap tujuan kebijakan.
- b. Faktor sumber daya mencakup ketersediaan tenaga penjaga keamanan perlintasan sebidang, sarana keselamatan perlintasan sebidang, serta dukungan dana dan fasilitas dari pemerintah daerah.
- c. Faktor disposisi berhubungan dengan komitmen, sikap, dan motivasi para pelaksana kebijakan seperti pemerintahan daerah serta dinas dalam menerapkan implementasi kebijakan.
- d. Faktor struktur birokrasi meliputi mekanisme koordinasi antar lembaga, pembagian tugas yang jelas, serta dukungan administrasi dalam pelaksanaan kebijakan.

3.5 Informan atau Narasumber

Informan dalam penelitian ini ditentukan secara purposive, yaitu penentuan informan berdasarkan pertimbangan tertentu sesuai dengan tujuan penelitian. Menurut Sugiyono (2022), *purposive* digunakan dalam penelitian kualitatif karena peneliti memilih informan yang dianggap paling mengetahui, memahami, dan terlibat langsung dengan fenomena yang diteliti.

Dalam penelitian ini, informan dipilih dari berbagai pihak yang berperan dalam implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan, yaitu:

1. Penjabat Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi
2. Petugas Lapangan Dinas Perhubungan kota Tebing Tinggi
3. Masyarakat yang tinggal di daerah perlintasan sebidang
4. Pengguna Jalan yang melintasi perlintasan sebidang

3.6 Teknik pengumpulan data

Menurut Putri & Murhayati (2025) pada penelitian kualitatif pengumpulan data lazimnya menggunakan metode observasi, dokumentasi dan wawancara. Teknik pengumpulan data merupakan cara yang digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data-data penelitian dari sumber data subyek maupun sampel penelitian.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

a. Wawancara

Wawancara mendalam dilakukan secara langsung kepada para informan yang telah ditentukan secara purposive, seperti pejabat Dinas Perhubungan, Perwakilan PT KAI, Petugas lapangan, masyarakat yang tinggal di sekitar perlintasan sebidang, masyarakat pengguna jalan. Wawancara ini tujuan untuk menggali data dan informasi secara mendalam dari para informan yang terlibat dalam implementasi peningkatan kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi. Melalui wawancara, peneliti berupaya memahami

bagaimana kebijakan dilaksanakan di lapangan, faktor-faktor yang mendukung maupun menghambat pelaksanaannya, serta persepsi masyarakat dan pelaksana terhadap efektivitas kebijakan tersebut. Wawancara juga bertujuan untuk mengonfirmasi serta melengkapi data yang diperoleh melalui observasi dan dokumentasi. Jenis wawancara yang digunakan adalah semi terstruktur, di mana peneliti telah menyiapkan pedoman wawancara, namun tetap memberikan ruang kebebasan kepada informan untuk menjelaskan secara luas sesuai konteks. Dengan metode ini, peneliti dapat memperoleh data yang lebih mendalam tentang proses komunikasi kebijakan, dukungan sumber daya, sikap pelaksana, serta kendala dan faktor pendukung yang dihadapi di lapangan.

b. Observasi

Teknik observasi digunakan dalam penelitian ini untuk memperoleh gambaran langsung mengenai pelaksanaan kebijakan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan di Kota Tebing Tinggi. Melalui observasi, peneliti mengamati kondisi fisik perlintasan, kelengkapan fasilitas keselamatan, serta perilaku petugas dan pengguna jalan dalam berinteraksi dengan perlintasan. Observasi juga dilakukan untuk mengidentifikasi berbagai kendala di lapangan dan untuk memvalidasi data yang diperoleh melalui wawancara dan dokumentasi.

Menurut Moleong (2021), observasi merupakan cara mengumpulkan data dengan mengamati perilaku manusia dalam konteks aslinya. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi non-partisipatif, artinya peneliti tidak terlibat secara langsung dalam kegiatan penerapan implementasi, tetapi hanya mengamati proses yang terjadi di lingkungan penerapan implementasi keselamatan perlintasan sebidang.

c. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan dalam penelitian ini untuk mengumpulkan berbagai dokumen, arsip, dan bukti visual yang berhubungan dengan implementasi kebijakan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang di

Kota Tebing Tinggi. Dokumen yang dikumpulkan meliputi peraturan resmi, laporan kegiatan, data kecelakaan, foto kondisi perlintasan, serta catatan koordinasi antar instansi.

Teknik ini bertujuan untuk melengkapi serta memvalidasi data hasil wawancara dan observasi sehingga gambaran mengenai pelaksanaan kebijakan dapat dianalisis secara komprehensif dan akurat dan memperkuat hasil peneliti.

3.7 Teknik Analisi Data

Analisi data merupakan proses menyusun secara sistematis data yang di peroleh dari hasil wawancara, observasi, dokumentasi, dan bahan-bahan lain yang relevan agar mudah di pahami dan temuannya dapat di informasikan kepada khalayak umum (Miles and Huberman, 2020).

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a. Reduksi data

Reduksi data adalah proses pemilihan, pemusatan perhatian, penyederhanaan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan lapangan. Pada tahap ini, peneliti menyeleksi data hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi yang relevan dengan fokus penelitian, yaitu implementasi kebijakan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta dengan jalan di Kota Tebing Tinggi.

Data yang tidak sesuai dengan fokus penelitian akan disisihkan, sedangkan data penting akan diklasifikasikan ke dalam kategori seperti komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi sesuai teori Edward. Tahap reduksi data ini membantu peneliti mengorganisasi informasi agar mudah ditelusuri dan dianalisis lebih lanjut.

b. Penyajian Data

Setelah data direduksi, langkah berikutnya adalah menyajikannya dalam bentuk yang terorganisasi agar memudahkan penarikan kesimpulan. Penyajian data dilakukan

dalam bentuk uraian naratif, kutipan langsung dari hasil wawancara, serta tabel ringkasan yang menunjukkan keterkaitan antara faktor-faktor implementasi kebijakan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan. Menurut Miles dan Huberman dalam Shiddiq et al., (2025), penyajian data yang baik memungkinkan peneliti melihat gambaran menyeluruh mengenai hubungan antar variabel, pola, dan kecenderungan yang muncul selama penelitian.

c. Penarikan kesimpulan

Tahap terakhir adalah penarikan kesimpulan dari data yang telah direduksi dan disajikan. Kesimpulan bersifat sementara selama proses pengumpulan data masih berlangsung, namun akan semakin kuat dan valid setelah dilakukan verifikasi berulang melalui perbandingan data antar sumber dan teknik. Dalam penelitian ini, kesimpulan diarahkan untuk menjawab bagaimana implementasi kebijakan peningkatan keselamatan perlintasan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan di Kota Tebing Tinggi, faktor-faktor yang memengaruhi keberhasilannya, serta dampak yang ditimbulkan terhadap keselamatan perlintasan sebidang.

3.8 Waktu Dan Lokasi Penelitian

Penelitian ini di laksanakan selama kurun waktu empat bulan. Lokasi penelitian difokuskan pada beberapa titik perlintasan sebidang dan dinas perhubungan kota Tebing Tinggi.

3.9 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini akan menjadi pedoman penulisan peneliti selama penelitian ini di lakukan. Adapun sistematika penelitian ini yaitu:

Pendahuluan : Pada bagian ini menjelaskan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian baik secara teoretis maupun praktis, serta sistematika penulisan. Bagian ini memberikan gambaran umum tentang alasan dan arah penelitian dilakukan.

Uraian Teoritis : Pada bagian ini berisi kajian teori dan konsep yang relevan dengan penelitian, meliputi teori kebijakan publik, implementasi kebijakan menurut para ahli (terutama teori Edward), konsep keselamatan perlintasan sebidang. Bagian ini juga mencakup kerangka konseptual yang menjelaskan hubungan antarvariabel.

Metode Penelitian : Pada bagian ini menguraikan pendekatan dan jenis penelitian yang digunakan, lokasi dan waktu penelitian, informan atau narasumber, teknik

pengumpulan data (wawancara, observasi, dan dokumentasi), teknik analisis data berdasarkan model Miles dan Huberman, serta uji keabsahan data melalui triangulasi sumber dan metode. Bagian ini juga menjelaskan tahapan penelitian secara sistematis dari persiapan hingga penarikan kesimpulan. Deskripsi Ringkasa Objek Penelitian

3.10 Profil Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tebing Tinggi merupakan unsur pelaksana pemerintah daerah di bidang perhubungan yang beralamat di Jl. Gunung Agung No. 47, Kelurahan Tanjung Marulak, Kecamatan Rambutan, Kota Tebing Tinggi. Dishub bertanggung jawab atas kelancaran, keamanan, dan sarana-prasarana transportasi, dengan fokus strategis meningkatkan kenyamanan transportasi dan kelayakan angkutan umum. Tugas Pokok: Membantu Walikota melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah berdasarkan PERWALI Kota Tebing Tinggi No. 17 Tahun 2017. Tujuan Strategis (Renstra): Mewujudkan layanan transportasi yang nyaman, aman, dan terjangkau dengan sasaran meningkatnya kelancaran lalu lintas, rasio konektivitas wilayah, dan kelayakan angkutan umum. Program Utama: Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) serta penunjang urusan pemerintahan daerah.

Tabel 1. Tingkat Pendidikan Narasumber

No	Nama	Pendidikan	Keterangan
1	D.RomanNeugraha, S.S.ST (TD)	D4 Transportasi Darat	Kabid OPS dan Keseamatan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi
2	Budi Kusuma	SMA	PJL OP KAI
3	Syaifullah	-	Petugas Penjaga Perlintasa Kereta Api
4	Amanda Fauzina	SMA	Pengguna jalan

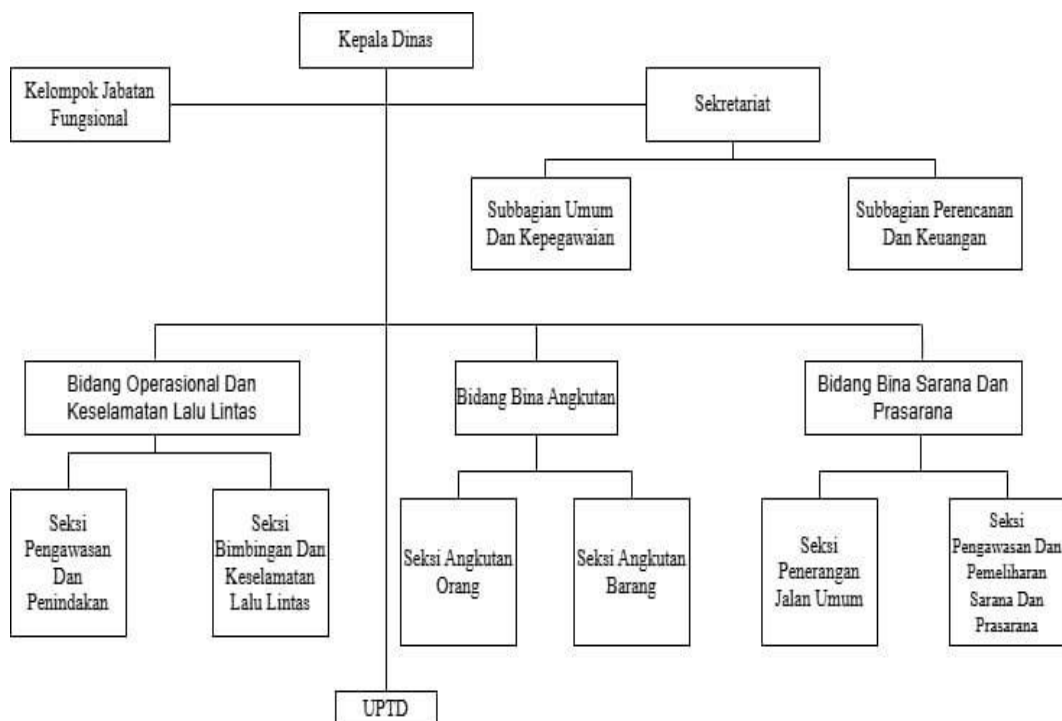
Sumber : Peneliti (2026)

Table 2 Data Narumber

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Presentase
1	Laki-Laki	3	75%
2	Perempuan	1	25%

Sumber : Peneliti (2026)

3.11 Struktur Birokrasi Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi



3.12 Visi Misi Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi

Visi Dinas Perhubungan Kota Tebing :

“ Mewujudkan system pelayanan transportasi yang bermutu dan efektif guna mendukung kota tebing tinggi menjadi kota jasa yang memiliki daya saing ekonomi.”

Misi Dinas Perhubungan Kota Tebing :

1. Mewujudkan apratur yang memadai, handal, disiplin, cakap, gagah berani, berwibawa, percaya diri, berakhlak baik, mempunyai rasa tanggung jawab, rasa pengabdian terhadap profesi, serta mempunyai etos kerja yang tinggi.
2. Meningkatkan Peran serta masyarakat khususnya terhadap pengguna kendaraan bermotor untuk menaati dan mematuhi segala ketentuan, peraturan dibidang lalu lintas.
3. Terjadinya pola hubungan kerja yang baik terhadap mitra kerja dalam mencapai kemajuan pembangunan di bidang perhubungan.
4. Terpenuhinya pelayanan administrasi angkutan kota dengan pengurus cepat, murah dan bermutu.
5. Terciptanya suatu sistem pengawasan dan pengendalian terhadap pelaku komunikasi dan pengoprasian alat komunikasi.

3.12 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi

Tugas Pokok Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi Membantu Walikota melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah berdasarkan PERWALI Kota Tebing Tinggi No. 17 Tahun 2017. Tujuan Strategis (Renstra): Mewujudkan layanan transportasi yang nyaman, aman, dan terjangkau dengan sasaran meningkatnya kelancaran lalu lintas, rasio konektivitas wilayah, dan kelayakan angkutan umum. Program Utama: Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) serta penunjang urusan pemerintahan daerah. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Dinas Perhubungan memiliki fungsi yaitu:

1. Perumusan kebijakan teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Pelaksanaan kebijakan serta pengaturan dan rekayasa lalu lintas.
3. Pengawasan dan pengendalian operasional transportasi serta ketertiban lalu lintas.
4. Penyelenggaraan pelayanan publik di bidang perhubungan, termasuk perizinan angkutan.
5. Peningkatan keselamatan transportasi melalui pembinaan dan sosialisasi.
6. Pengelolaan sarana dan prasarana transportasi.
7. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi terkait, seperti Kepolisian Negara Republik Indonesia.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

Hasil penelitian meruokan temuan atau informasi setelah melalui rangkaian prosedur penelitian yang direncanakan berupa sekumpulan temuan ilmiah, data dan bukti empiris yang diperoleh dari proses sistematis (pengumpulan data dan analisis data).

4.1.1 Komunikasi

Komunikasi berperan penting dalam koordinasi antar instansi, komunikasi menentukan sejauh mana kebijakan dapat dipahami, diterima, dan dilaksanakan oleh para pelaksana maupun kelompok sasaran. Melalui komunikasi yang intensif dan terstruktur, setiap instansi dapat memahami peran dan tanggung jawabnya masing-masing, sehingga pelaksanaan kebijakan dapat berjalan secara sinergis dan tidak tumpang tindih.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber 1 Kabid OPS dan Keselamatan Lalu Lintas yaitu Bapak D. Roman Nugraha, S.S.T (TD) pada tanggal 9 Januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Komunikasi yang kami lakukan itu ditujukan ke dua pihak, pertama ke masyarakat pengguna jalan, dan kedua ke instansi-instansi yang memang punya kewenangan dan tanggung jawab dalam pengelolaan perlintasan sebidang. Lebih ke masyarakat, kalau ke masyarakat, biasanya kami lakukan lewat kegiatan sosialisasi langsung di wilayah perlintasan sebidang selain itu pengguna jalan juga selalu kami himbau dan berikan arahan terkait keselamatan perlintasan sebidang pada jalur kereta api. Kami dari Dinas Perhubungan bekerja sama dengan pihak kelurahan setempat, PT Kereta Api Indonesia (KAI), dan juga masyarakat sekitar perlintasan. Sosialisasi ini lebih kami fokuskan ke perlintasan yang dianggap rawan

kecelakaan. Tujuannya supaya masyarakat paham bahaya perlintasan sebidang dan lebih waspada saat melintasi jalur kereta api, apalagi di perlintasan yang belum ada palang pintu otomatis atau petugas penjaganya. Bentuk komunikasinya langsung di lapangan. Jadi kami datang langsung ke lokasi perlintasan, memberikan imbauan ke masyarakat dan pengguna jalan. Biasanya kami juga bawa spanduk dan menyampaikan pesan-pesan keselamatan di situ. Kami pilih cara langsung seperti ini karena menurut kami lebih efektif, apalagi untuk masyarakat yang sehari-hari memang melintas di perlintasan tersebut. Selain ke masyarakat, kami juga melakukan komunikasi dan koordinasi dengan instansi-instansi terkait. Biasanya lewat rapat atau forum koordinasi, yang melibatkan pihak kelurahan, kecamatan, pemerintah kota, sampai ke tingkat provinsi dan kementerian melalui Balai Teknik Perkeretaapian. Kami juga berkoordinasi dengan PT Kereta Api Indonesia (KAI) dan stakeholder lainnya yang terkait dengan keselamatan perlintasan sebidang. Kalau untuk kendala dalam komunikasi sendiri, sebenarnya tidak ada hambatan yang berarti, baik dalam penyampaian informasi maupun koordinasi antarinstansi. Yang jadi kendala utama itu lebih ke keterbatasan anggaran. Karena anggaran terbatas, jadi untuk peningkatan fasilitas keselamatan seperti pembangunan pos penjagaan atau penyediaan petugas di perlintasan itu belum bisa maksimal. Selain itu, kami juga masih menemukan perlintasan sebidang liar. Perlintasan liar ini tidak ada palang pintu otomatis dan tidak ada penjaganya, jadi cukup berisiko menimbulkan kecelakaan. Untuk solusi atau saran sebagai upaya untuk mengurangi risiko tersebut, kami bekerja sama dengan Balai Teknik Perkeretaapian di Medan untuk mendapatkan bantuan prasarana keselamatan. Salah satu upaya yang sudah dilakukan adalah pemasangan beton pembatas di perlintasan liar, supaya akses masyarakat bisa dibatasi dan tidak lagi melintasi jalur tersebut”.

Selain itu narasumber 2 Budi Kesuma sebagai PJJ Operasional

KAI pada tanggal 6 Januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Kalau untuk komunikasi keselamatan perlintasan sebidang, itu kami lakukan melalui beberapa sarana dan prosedur yang memang sudah ditetapkan. Untuk komunikasi internal, kami menggunakan radio dan jaringan kabel. Sarana ini dipakai untuk mendukung operasional palang pintu dan koordinasi di lapangan. Jadi fungsinya untuk memastikan pengoperasian palang pintu berjalan lancar dan juga untuk memberikan informasi terkait kondisi perlintasan. terkait komunikasi antar instansi dengan PT Kereta Api Indonesia (KAI), sebenarnya sistem komunikasinya sudah tersedia dalam operasional. Tapi kalau untuk komunikasi langsung dengan pihak KAI pusat, kami di lapangan tidak terlibat langsung, karena itu menjadi

kewenangan Direktorat Jenderal atau pihak di tingkat pusat. Jadi kami di lokasi lebih fokus menjalankan tugas operasional sesuai prosedur yang berlaku. Untuk komunikasi dengan pengguna jalan dan masyarakat, itu juga sudah berjalan sesuai prosedur operasional standar yang ditetapkan oleh PT KAI. Bentuk komunikasinya seperti pengoperasian palang pintu, lampu peringatan, dan isyarat keselamatan lainnya. Semua itu berfungsi sebagai peringatan bagi pengguna jalan saat kereta api akan melintas. Dengan adanya fasilitas tersebut, diharapkan pengguna jalan bisa memahami kondisi perlintasan dan lebih waspada. Selain itu, komunikasi antarinstansi juga sudah terbangun. Ada hubungan komunikasi antara instansi yang punya kewenangan dalam pengelolaan perlintasan sebidang, baik terkait penyediaan fasilitas maupun pengoperasiannya. Jadi keberadaan fasilitas seperti palang pintu dan rambu perlintasan itu menunjukkan adanya koordinasi antarinstansi untuk mendukung keselamatan. Kalau untuk kendala komunikasi, secara umum tidak ada kendala teknis, baik dalam sistem komunikasi maupun fasilitas keselamatan. Tapi kendalanya lebih ke perilaku pengguna jalan. Masih ada pengguna jalan yang kurang sabar dan tidak mematuhi aturan, misalnya tetap menerobos saat palang pintu sudah ditutup atau peringatan sudah diberikan. Hal seperti ini tentu bisa meningkatkan risiko kecelakaan. Sebagai saran, keselamatan perlintasan sebidang ini sebenarnya tanggung jawab bersama. PT Kereta Api Indonesia sudah melengkapi fasilitas sesuai kewenangannya, sementara ada juga bagian yang menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan pemerintah daerah. Jadi memang perlu pembagian tanggung jawab yang jelas serta peningkatan koordinasi dan komunikasi antarinstansi, supaya keselamatan perlintasan bisa lebih ditingkatkan dan angka kecelakaan bisa diminimalkan.

Kemudian narasumber 3 Syaifullah petugas penjaga perlintasan kereta api pada tanggal 6 Januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Kalau menurut saya, komunikasi terkait keselamatan perlintasan kereta api yang dibangun oleh pemerintah daerah itu sebenarnya belum berjalan secara optimal. Sejauh yang saya rasakan di lapangan, belum ada komunikasi yang khusus dan terstruktur dari pemerintah daerah untuk mendukung keselamatan di perlintasan ini. Selama ini pengamanan lebih banyak bergantung pada inisiatif kami sebagai petugas di lapangan, yang statusnya Tenaga Kerja Sukarela (TKS). Jadi kami bekerja secara mandiri, tanpa ada tambahan tenaga seperti TJK atau TPK. Bisa dibilang, upaya keselamatan di sini masih sangat terbatas pada peran kami sendiri di lapangan. Untuk komunikasi dan koordinasi dengan Dinas Perhubungan atau instansi terkait, memang ada, tapi tidak rutin. Biasanya hanya dilakukan

pada waktu-waktu tertentu saja dan belum terjadwal secara tetap. Walaupun begitu, informasi terkait keselamatan pengguna jalan dan kendaraan tetap kami sampaikan, hanya saja memang belum maksimal. Kalau komunikasi antara instansi pemerintah dengan masyarakat sekitar perlintasan, memang sudah ada semacam kesepakatan dengan warga setempat. Tapi kesepakatan itu belum dibuat dalam bentuk aturan tertulis atau kesepakatan resmi yang mengatur secara rinci soal keselamatan kendaraan dan pengguna jalan di perlintasan ini. Untuk ke depannya, harapan kami pemerintah bisa segera melengkapi perlintasan ini dengan fasilitas keselamatan yang memadai. Yang paling utama itu pembangunan palang pintu perlintasan dan penyediaan penerangan yang cukup di sekitar lokasi. Karena menurut saya, kalau sudah ada palang pintu dan penerangan yang baik, itu akan sangat membantu meningkatkan keselamatan dan mengurangi potensi kecelakaan, terutama pada malam hari”.

Terakhir narasumber 4 amanda fauzani sebagai petengguna jalan pada tanggal 8 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Kalau menurut saya sebagai pengguna jalan, komunikasi soal keselamatan perlintasan sebidang ini memang masih belum optimal. Kami jarang sekali menerima arahan langsung dari pemerintah daerah terkait keselamatan di perlintasan kereta api. Setahu saya juga tidak ada sosialisasi rutin yang secara khusus dilakukan untuk pengguna jalan di sekitar perlintasan ini, kalau komunikasi antara pemerintah dan masyarakat sekitar, memang ada semacam kesepakatan informal untuk sama-sama menjaga keselamatan. Tapi itu tidak dalam bentuk aturan tertulis atau pemberitahuan resmi yang jelas mengatur kewajiban dan larangan saat melintas. Biasanya kami tahu soal keselamatan itu lebih dari pengalaman sendiri saat melintas atau dari melihat langsung kondisi perlintasan. Jadi bukan karena ada penyuluhan atau pemberitahuan resmi yang rutin. Menurut saya, komunikasi keselamatan ke pengguna jalan memang belum dilakukan secara terstruktur dan berkelanjutan. Untuk kendala terkait pengamanan, di beberapa perlintasan memang ada petugas lapangan atau tenaga sukarela. Tapi tidak selalu ada setiap waktu. Jadi kadang ada yang menjaga, kadang juga tidak. Selain itu, peringatan keselamatan lebih banyak mengandalkan fasilitas yang tersedia, seperti palang pintu, lampu peringatan, atau bunyi isyarat. Tapi kenyataannya tidak semua perlintasan dilengkapi dengan fasilitas tersebut, Menurut saya juga, kurangnya fasilitas seperti palang pintu dan penerangan sangat memengaruhi tingkat keselamatan. Kalau malam hari atau saat lalu lintas padat, kami harus ekstra hati-hati karena penerangannya kurang dan tidak semua perlintasan ada pengamannya, kurangnya fasilitas seperti palang

pintu dan penerangan sangat memengaruhi tingkat keselamatan. Kalau malam hari atau saat lalu lintas padat, kami harus ekstra hati-hati karena penerangannya kurang dan tidak semua perlintasan ada pengamannya. Harapan saya ke depan, pemerintah daerah bisa lebih meningkatkan komunikasi dan perhatiannya terhadap keselamatan perlintasan sebidang. Kami berharap ada fasilitas yang lebih lengkap, seperti pembangunan palang pintu dan penerangan jalan, serta sosialisasi rutin supaya pengguna jalan lebih paham risiko dan aturan keselamatan saat melintasi jalur kereta api”.

Menurut Edward III dalam Tiwa (2023) yaitu komunikasi. Komunikasi menurutnya lebih lanjut sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik, implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus ditransmisikan (atau dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat. agar implementasi dapat efektif penanggung jawab implementasi sebuah keputusan harus mengetahui apa yang mesti dilakukan. Dalam mengimplementasikan kebijakan, perintah untuk mengimplementasikan kebijakan harus ditransmisikan kepada personal yang tepat dan perintah harus jelas, akurat dan konsisten

4.1.2 Sumber Daya.

Sumber daya dalam implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang mencakup sumber daya manusia, sumber daya anggaran, serta sumber daya sarana dan prasarana. Ketiga unsur tersebut saling berkaitan dan memiliki peran penting dalam mendukung terciptanya keselamatan di perlintasan kereta api.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber 1 Kabid OPS dan Keselamatan Lalu Lintas yaitu Bapak D. Roman Nugraha, S.S.T (TD) pada tanggal 9 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Keselamatan di perlintasan sebidang masih belum maksimal karena jumlah petugas yang menjaga terbatas. Petugas yang ada belum cukup untuk bikin perlintasan jadi prioritas utama, jadi pengawasan belum optimal. Meski begitu, setiap laporan dari warga tetap ditanggapi dengan cepat, apalagi kalau ada kecelakaan atau kejadian nggak biasa di lokasi. Untuk perlintasan yang sudah punya pos penjagaan, biasanya urusannya pihak lain, kayak PT KAI. Sementara perlintasan ilegal atau nggak resmi cuma dipantau sesekali. Warga sekitar juga selalu diingatkan supaya lebih hati-hati kalau mau menyeberang. Upaya lain yang dilakukan adalah pemasangan rambu-rambu peringatan sebelum dan sesudah perlintasan supaya pengendara lebih waspada. Hampir semua titik perlintasan sudah ada rambu, tapi sebagian besar masih pakai spanduk karena menyesuaikan anggaran dari pemerintah kota. Masalahnya, spanduk lama sering rusak atau hilang, jadi fungsinya kurang maksimal. Selain itu, kendala utama dalam menjaga keselamatan adalah keterbatasan jumlah petugas dan anggaran. Menambah petugas khusus di perlintasan juga butuh biaya tambahan, termasuk fasilitas pendukung buat mereka. Hal ini bikin pengawasan dan pengamanan di perlintasan sebidang belum maksimal. Solusinya jelas, perlu tambahan petugas khusus di tiap perlintasan. Pemerintah kota diharapkan bisa menambah petugas sesuai kebutuhan dan menyediakan dukungan anggaran yang memadai. Dengan begitu, keselamatan pengguna jalan di perlintasan sebidang bisa lebih terjamin, dan warga sekitar bisa merasa lebih aman saat menyeberang”.

Selain itu narasumber 2 Budi Kesuma sebagai PJJ Operasional KAI pada tanggal 6 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Terdapat beberapa upaya yang dilakukan untuk mendukung keselamatan kerja dan keselamatan pengguna jalan di perlintasan sebidang. Untuk aspek keselamatan kerja internal, petugas menjalankan peraturan kerja yang sudah ditetapkan, termasuk soal kedisiplinan waktu. Petugas diwajibkan hadir sekitar 15 menit sebelum jam dinas mulai sebagai bentuk kesiapan operasional. Selain itu, kebersihan dan perawatan fasilitas juga diperhatikan, seperti perawatan alat roda, palang pintu, serta perlengkapan perlintasan lainnya, supaya seluruh peralatan bisa berfungsi dengan baik dan aman digunakan. Dari sisi kelembagaan, penjaga perlintasan (JPL) dan petugas lapangan berasal dari anak perusahaan

PT KAI, yaitu KAI Services (KISW), bukan dari Dinas Perhubungan atau pemerintah daerah secara langsung. Dalam manajemen operasional untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan, sebagai petugas menjalankan prosedur berdasarkan sistem peringatan yang ada. Saat sinyal atau sirine berbunyi, petugas tidak selalu langsung menurunkan palang pintu, tetapi memastikan kondisi lalu lintas aman terlebih dahulu. Dalam praktik ini ada petugas yang langsung menutup palang, sementara ada juga yang mengatur ritme penutupan dengan memainkan sirine supaya pengendara benar-benar berhenti sebelum palang diturunkan sepenuhnya. Selain itu, rambu peringatan dipasang sebelum perlintasan, biasanya pada jarak sekitar 50–100 meter, sebagai tanda bagi pengendara bahwa ada perlintasan sebidang di depan. Di wilayah Kota Tinggi, terdapat enam titik perlintasan sebidang yang dijaga, antara lain di kawasan Ramayana, Simpang beo, Imam Bojo dan lain lain, di titik-titik ini, fasilitas keselamatan yang tersedia antara lain palang pintu, sirine, serta rambu peringatan. Kendala yang dihadapi dalam pengelolaan sumber daya dan operasional perlintasan sebidang lebih banyak berkaitan dengan gangguan teknis peralatan, bukan kekurangan petugas. Beberapa masalah yang kerap muncul meliputi gangguan pada alat komunikasi dan perangkat elektronik, seperti sirine yang tidak berbunyi akibat listrik mati, atau palang pintu yang kadang tidak bisa naik atau turun dengan normal. Gangguan teknis ini menjadi tantangan dalam menjaga kelancaran dan keselamatan operasional perlintasan. Secara keseluruhan, manajemen operasional perlintasan sebidang sudah berjalan sesuai prosedur yang ditetapkan, dengan dukungan fasilitas keselamatan di setiap titik. Namun, pemeliharaan dan peningkatan kualitas peralatan secara berkala tetap diperlukan untuk meminimalkan gangguan teknis yang bisa berpotensi menimbulkan risiko keselamatan”.

Kemudian narasumber 3 Syaifullah petugas penjaga perlintasan kereta api pada tanggal 6 januari 2026 yang menyatakan bahwa:

“Kalau semua penjagaan perlintasan sebidang dilakukan oleh masyarakat sendiri melalui BKS, dengan petugas yang statusnya TKS alias Tenaga Kerja Sukarela. Jadi perlintasan ini nggak langsung tanggung jawab pemerintah atau PT KAI. Pengelolaannya sederhana yaaa, swadaya. tidak ada aturan resmi, tidak ada manajemen formal, atau perencanaan tertulis. Petugas jaga bergantian, pagi diganti siang, semua berdasarkan kesepakatan bersama dan koordinasi langsung di lapangan. Ada beberapa titik perlintasan yang dijaga, tapi karena semuanya sukarela, keberlangsungan penjagaan sangat bergantung sama kesediaan warga. Kalau lagi nggak ada yang mau jaga, pengawasan bisa longgar. Masalah utama yang muncul bukan cuma soal

kelembagaan. Banyak pengendara yang kurang hati-hati, kadang ngebut atau nggak liat palang pintu, jadi risiko kecelakaan tetap tinggi. Pengawasan terbatas dan nggak ada sistem kelembagaan kuat, jadi semua bergantung pada kesigapan petugas dan kesadaran warga. Tiap perlintasan sebidang terkait fasilitas berbeda dan yang lengkap ada rambu – rambunya itu cuma 6 dan yang lainnya tidak ada dari banyaknya perlintasan sebidang yang ada dan di lapangan, fasilitas yang tersedia standar aja, palang pintu, sirine, rambu peringatan. Meski seadanya, semua kegiatan berjalan lancar sesuai kesepakatan kami bersama. Petugas saling koordinasi, bergantian, dan berusaha memastikan pengendara tetap aman saat melewati perlintasan. Berharap pemerintah kota lebih peduli terkait keselamatan karna belakangan ini juga banyak kecelakaan kereta api dengan pengendara jalan”.

Terakhir narasumber 4 amanda fauzani sebagai petengguna jalan pada tanggal 8 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“sumber daya di perlintasan sebidang masih belum optimal. Terutama soal petugas dan kelembagaan. Di beberapa titik, memang ada petugas yang berjaga, tapi banyak dari mereka TKS alias tenaga kerja sukarela, dikelola sendiri sama masyarakat. Jadi bukan petugas resmi pemerintah atau PT KAI. Sistem pengelolaannya masih sederhana, nonformal, nggak ada aturan resmi atau manajemen terstruktur. Meski begitu, keberadaan petugas sukarela ini lumayan membantu. Mereka bisa ngatur lalu lintas dan kasih peringatan kalau kereta mau lewat, jadi pengendara bisa lebih aman. Tapi karena statusnya sukarela, keberlangsungan penjagaan nggak selalu pasti. Kalau nggak ada dukungan dana atau perhatian dari pihak berwenang, kadang penjagaan bisa longgar. fasilitas disini keselamatan masih kurang, ada palang pintu dan rambu peringatan, tapi kualitas dan pemeliharannya masih perlu ditingkatkan. Kami berharap ada fasilitas yang lebih permanen dan sistem peringatan yang berfungsi optimal, supaya keselamatan lebih terjamin”.

Edward III dalam Tiwa (2023) dalam mengimplementasikan kebijakan sumber daya terdiri dari beberapa elemen yaitu: staf, informasi, wewenang dan fasilitas. Ini menekankan setiap kebijakan harus didukung oleh Sumber Daya yang memadai, baik sumber daya manusia maupun sumber daya financial. Sumber daya manusia adalah kecukupan baik kualitas implementor yang dapat melingkupi seluruh kelompok sasaran.

4.1.3 Disposisi

Disposisi sangat penting karena keberhasilan suatu kebijakan tidak hanya ditentukan oleh ketersediaan aturan dan sumber daya, tetapi juga oleh sikap dan kesungguhan para pelaksana di lapangan. Apabila pelaksana memiliki sikap positif, komitmen yang kuat, serta memahami tujuan kebijakan, maka pelaksanaan kebijakan akan berjalan lebih efektif. Sebaliknya, apabila pelaksana tidak memiliki kemauan atau tidak mendukung kebijakan tersebut, maka implementasi dapat terhambat meskipun sumber daya telah tersedia”.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber 1 Kabid OPS dan Keselamatan Lalu Lintas yaitu Bapak D. Roman Nugraha, S.S.T (TD) pada tanggal 9 Januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Di Kota Tebing Tinggi sendiri Dinas Perhubungan sama pemerintah kota sebenarnya udah keliatan komitmennya soal keselamatan di perlintasan sebidang. Mereka bilang kalau ada perlintasan yang memang harus ditutup demi keselamatan, ya mereka bakal tutup sesuai aturan. Semua kebijakan dijalankan sambil tetap liat keselamatan pengendara. Tapi di lapangan kadang ada masalah. Beberapa warga nggak setuju kalau perlintasan ditutup, apalagi yang perlintasan liar. Jadi nggak semua bisa ditutup, cuma sebagian yang udah dapet izin dari warga. Jadi walaupun institusi tegas, kenyataannya masih dipengaruhi sikap masyarakat. Dari obrolan sama pihak internal termasuk kami dan pemerintah kota, semua, dari pimpinan sampai petugas teknis, sebenarnya sepakat pentingnya keselamatan. Mereka udah ngelakuin beberapa upaya, termasuk penertiban dan rencana penutupan perlintasan yang nggak sesuai aturan. Komitmen juga udah dibangun bareng antara Dinas Perhubungan, pemerintah kota, dan PT KAI. Tapi pelaksanaan masih ada kendala. Anggaran terbatas, petugas juga kurang, terus ada warga yang menolak penutupan. Semua itu bikin kebijakan nggak bisa diterapkan di semua perlintasan secara maksimal. Kami Dinas Perhubungan berharap dukungan anggaran dari pemerintah kota ditambah, supaya maksimal dalam menangani keselamatan perlintasan sebidang. Anggaran itu bisa buat sarana dan prasarana keselamatan, bikin pos penjagaan baru, nambah petugas,

sama fasilitas pendukung lainnya. Kalau semua terpenuhi, komitmen yang udah ada di tingkat kebijakan diharapkan bisa jalan lebih optimal di lapangan”.

Selain itu narasumber 2 Budi Kesuma sebagai PJJ Operasional

KAI pada tanggal 6 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“ Di perlintasan sebidang Kota Tebing Tinggi, petugas JPL harus benar- benar fokus sama keselamatan. kami ngikutin aturan dan jadwal operasional kereta. Setiap petugas hafal jadwalnya, jadi mereka tahu kapan harus nutup dan buka palang pintu. Biasanya, sebelum kereta datang, palang pintu udah ditutup. Selain itu, harus juga ngecek sinyal atau info dari stasiun buat tau kereta sebentar lagi lewat. Soal kerja sama, tanggung jawab utama tetap di PT KAI. Dinas Perhubungan kadang cuma bantu kalau ada macet pas kereta lewat biar perjalanan kereta lancar. Palang pintu sama sistem operasional sebagian besar dari PT KAI. Jadi, kerja sama ada, tapi yang pegang kendali tetap pihak perkeretaapian. Kendala yang sering muncul biasanya karena operasional, misalnya kereta telat. Kalau telat, petugas cuma bisa nunggu info dari stasiun. Kadang ini bikin macet di jalan dan bikin pengguna jalan nggak sabar. Tapi meskipun begitu, petugas tetap jalan sesuai prosedur dan nggak bisa ambil keputusan di luar kewenangannya. Di lapangan, sebagai petugas harus disiplin dan punya komitmen yang bagus buat jalankan tugas sesuai aturan dan jadwal. Koordinasi antarinstansi sama kendala operasional kayak kereta telat masih jadi tantangan buat bikin keselamatan di perlintasan sebidang lebih optimal”.

Kemudian narasumber 3 Syaifullah petugas penjaga perlintasan kereta api pada tanggal 6 januari 2026 yang menyatakan bahwa:

“Sebagian perlintasan sebidang Kota Tebing Tinggi, petugas yang berjaga bukan dari pemerintah atau kelurahan. Semua petugas adalah Tenaga Kerja Sukarela (TKS) yang bekerja secara mandiri. Jadi nggak ada perintah resmi, instruksi, atau anjuran dari pemerintah kota atau kelurahan buat kami sebagai TKS. Komitmen kami yang terlihat itu lebih ke inisiatif pribadi petugas sendiri, bukan karena dorongan atau aturan dari pemerintah. pemerintah atau Dinas Perhubungan juga nggak sering ngecek atau evaluasi kinerja petugas TKS. Kunjungan dari pihak terkait jarang banget, hampir nggak ada. Jadi bisa dibilang, secara kelembagaan, perhatian pemerintah terhadap perlintasan sebidang di titik ini masih minim. Karena itu, keselamatan di perlintasan sebidang ini lebih banyak tergantung pada kesadaran dan tanggung jawab pribadi petugas sama masyarakat sekitar. Petugas punya rasa tanggung jawab pribadi buat jaga keselamatan pengguna jalan, bukan karena kebijakan atau pengawasan dari pemerintah. sebaiknya kedepanya ada perhatian

lebih dari pemerintah, misalnya pengakuan resmi, pembinaan, atau dukungan fasilitas dan sumber daya. Dengan dukungan kayak gitu, pengelolaan perlintasan sebidang bisa lebih terstruktur dan lebih lancar”.

Terakhir narasumber 4 amanda fauzani sebagai petengguna jalan pada tanggal 8 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

” sebagai perlintasan sebidang, petugas yang jaga perlintasan sebidang bukan dari pemerintah atau Dinas Perhubungan, juga bukan dari PT KAI. Sebagian yang jaga itu Tenaga Kerja Sukarela (TKS), kerja secara mandiri. Jadi nggak ada anjuran, perintah, atau instruksi resmi dari pemerintah atau kelurahan buat mereka. Pengguna jalan bilang, meskipun petugas sukarela ini bantu ngatur lalu lintas dan kasih peringatan saat kereta mau lewat, tapi pengelolaan mereka nggak formal. Semua bergantung inisiatif pribadi petugas dan kesepakatan masyarakat sekitar. Kalau nggak ada perhatian dari pemerintah, kadang penjagaan bisa nggak maksimal. koordinasi antara pemerintah, Dinas Perhubungan, sama PT KAI minim banget. Nggak ada evaluasi rutin, nggak ada kunjungan berkala, perhatian dari pemerintah cuma sesekali aja. Karena itu, keselamatan di perlintasan sebidang ini lebih tergantung pada kesadaran masyarakat dan petugas sukarela, bukan sistem resmi dari pemerintah. Saya sebagai pengguna jalan ngerasa kalau kondisi ini bikin pengelolaan perlintasan jadi nggak optimal, terutama kalau ada situasi darurat yang butuh penanganan cepat dan sistematis. Makanya mereka berharap pemerintah lebih aktif, misalnya dengan pembinaan, penugasan petugas resmi, dukungan fasilitas, dan anggaran”.

Edward III dalam Tiwa (2023) adalah disposisi. Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah factor penting ketiga dalam pendekatan mengenai melaksanakan suatu kebijakan public. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias. hal menekankan terhadap karakteristik yang erat kepada implementor kebijakan/program karter yang paling penting dimiliki oleh

implementor yang memiliki komitmen yang tinggi dan jujur akan senantiasa bertahan antara hambatan yang ditemui dalam kebijakan.

4.1.4 Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi sangat penting karena menjadi kerangka kerja yang memastikan kebijakan dapat dijalankan secara jelas, terkoordinasi, dan bertanggung jawab. Tanpa struktur yang baik, implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang berpotensi tidak efektif, karena tidak ada pembagian tugas, koordinasi, dan pengawasan yang jelas.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber 1 Kabid OPS dan Keselamatan Lalu Lintas yaitu Bapak D. Roman Nugraha, S.S.T (TD) pada tanggal 9 Januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“ Struktur birokrasi untuk keselamatan perlintasan sebidang sebenarnya udah ada dan jelas. Dari yang paling atas, mulai dari Wali Kota, Sekda, Kepala Dinas, terus turun ke bidang-bidang teknis di lapangan. Nah, semua koordinasi biasanya lewat jalur ini, jadi keputusan dari atas turun ke bawah. Selain itu, mereka juga koordinasi sama pihak luar, kayak Satlantas, Polres, PT KAI, sama Balai yang terkait. Kalau mau bikin keputusan bareng atau nyusun langkah, instansi biasanya bikin forum koordinasi dulu. Jadi semua pihak bisa bahas bareng sebelum ambil tindakan. Pembagian tugas juga jelas, masing-masing instansi punya peran sendiri-sendiri. Jadi nggak ada yang tumpang tindih. Misalnya, petugas lapangan fokus di operasional, PT KAI urus fasilitas palang pintu dan rambu, Dinas Perhubungan bantu koordinasi, gitu. SOP-nya juga ada, dari bawah sampai atas, semua ngikut peraturan daerah, peraturan wali kota, sama undang-undang yang berlaku. Jadi pelaksanaan kebijakan sebetulnya konsisten dan sesuai aturan. Tapi, masalahnya birokrasi ini panjang banget. Karena sifatnya hierarkis, kadang kalau ada kejadian darurat, misalnya kecelakaan di perlintasan, proses ambil keputusan jadi lama. Petugas di lapangan bilang, walaupun SOP jelas, alur dari atas ke bawah bikin respons nggak secepat yang dibutuhin. Salah satu saran dari mereka, proses birokrasi harus dipercepat, terutama saat ada kejadian darurat. Jadi, kalau ada kecelakaan, koordinasi bisa lebih cepat dan risiko bisa diminimalkan”.

Selain itu narasumber 2 Budi Kesuma sebagai PJJ Operasional KAI pada tanggal 6 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Di lapangan, struktur birokrasi buat keselamatan perlintasan sebidang di wilayah penelitian udah keliatan rapi dan jelas. Narasumber cerita kalau organisasi di lapangan dibagi jadi dua kelompok utama. Pembagian ini nunjukin ada pengaturan internal buat ngejalanin tugas masing-masing. Dulu sih ada pegawai yang pegang posisi tertentu, tapi sekarang udah nggak ada lagi dan diganti sama pegawai seperti biasa. Soal pembagian tugas dan kewenangan, narasumber bilang tanggung jawab utama soal keselamatan sebenarnya ada di instansi yang urus pembinaan pemerintah sama hukum, terus PT KAI sebagai operator kereta. Jadi tiap pihak punya peran jelas sesuai aturan yang berlaku. Misalnya, kalau penjaga palang lalai, bisa ditindak sesuai prosedur. Begitu juga kalau pengendara nekat nyelonong lewat palang, pihak berwenang bisa kasih sanksi administratif atau tindakan hukum sesuai ketentuan. Supaya semua kerja konsisten, di lapangan ada SOP yang mesti dipatuhi. Narasumber jelasin SOP ini ngatur hal-hal kayak kewajiban petugas hadir sebelum jam dinas, pakai atribut atau pakaian dinas yang sesuai, dan langkah-langkah operasional lain. Dengan SOP ini, pelaksanaan tugas jadi lebih standar dan keselamatan perlintasan bisa lebih terjaga. Intinya, struktur birokrasi sama pembagian tugas buat keselamatan perlintasan sebidang udah jelas banget. Tapi efektifitas kerja masih tergantung sama ketersediaan sumber daya dan kedisiplinan petugas sesuai SOP. Dengan adanya struktur sama SOP yang jelas, kerja di lapangan jadi lebih terarah dan bisa dipertanggungjawabkan”.

Kemudian narasumber 3 Syaifullah petugas penjaga perlintasan kereta api pada tanggal 6 januari 2026 yang menyatakan bahwa:

“Di beberapa titik perlintasan sebidang yang ada, pengelolaannya masih bersifat swadaya dan nggak ada struktur birokrasi formal. di lokasi itu nggak ada struktur resmi, jabatan, atau penugasan yang jelas. Petugas penjaga perlintasan kerja atas inisiatif sendiri atau bareng kelompok masyarakat, tanpa penugasan dari pemerintah daerah atau instansi lain. Jadi bisa dibilang, kebijakan keselamatan di lokasi ini belum masuk ke sistem birokrasi resmi. Meski begitu, buat operasional harian ada pembagian tugas praktis, misalnya shift pagi, siang, dan malam. Pembagian ini dilakukan sendiri oleh kelompok petugas, walau sifatnya informal. Dari sisi operasional, pembagian shift ini cukup penting supaya perlintasan tetap dijaga, walaupun nggak ada struktur resmi yang mengatur. Soal perlengkapan atau SOP pakai atribut dari pihak kepolisian, contohnya jaket PDKA (Pemandu/Patroli/penjaga lalu lintas) yang

dikasih sama Kapolres. Jaket ini udah dipakai lebih dari setahun dan membantu menegaskan identitas petugas supaya pengendara lebih mengenal mereka. Tapi tetap, SOP formal belum ada sepenuhnya. Kendala terbesar di lapangan adalah perilaku pengendara yang kadang nggak hati-hati dan nggak ada koordinasi jelas antara pemerintah daerah sama petugas penjaga. Perlintasan ini nggak masuk tanggung jawab resmi pemerintah daerah atau PT KAI, jadi nggak ada dukungan formal buat pembinaan, pengawasan, atau fasilitas. Semua jadi bergantung sama inisiatif petugas dan masyarakat setempat. Selain itu, wilayah tanggung jawab juga terbatas. Perlintasan dekat fasilitas publik, kayak terminal, Ramayana, makam, atau TPU, jadi tanggung jawab PDKA. Tapi perlintasan di luar zona itu biasanya kurang diperhatikan, nggak ada dukungan resmi dari pemerintah, dan koordinasinya minim. Akibatnya, sumber daya buat implementasi kebijakan keselamatan juga terbatas”.

Terakhir narasumber 4 amanda fauzani sebagai petengguna jalan pada tanggal 8 januari 2026 yang menyatakan bahwa :

“Perlintasan sebidang yang ada menurut saya struktur pengelolaannya masih lemah dan nggak ada yang resmi, di beberapa perlintasan nggak ada struktur formal atau penugasan dari pemerintah. Petugas yang berjaga biasanya inisiatif sendiri atau kelompok lokal, jadi nggak ada jabatan resmi atau posisi yang jelas. Misalnya, petugas bergantian jaga shift pagi, siang, dan malam. ini membantu supaya perlintasan tetap dijaga, tapi sistemnya belum cukup kuat karena nggak ada pembinaan atau koordinasi resmi dari pemerintah daerah atau instansi terkait. Soal SOP. Tidak ada dijekasin pihak dinas maupun pemerintah kota dan kami kurang tau soal itu. Kendala utama menurut saya sebagai pengguna jalan adalah kurangnya koordinasi antara pemerintah daerah sama petugas penjaga perlintasan. Perlintasan yang di luar tanggung jawab resmi biasanya kurang diperhatikan, jadi pengelolaan keselamatannya nggak optimal. Selain itu, perilaku pengendara yang kadang nggak hati-hati juga bikin risiko kecelakaan makin tinggi seperti belakangan ini banyak kecelakaan di perlintasan tapi smpai saat ini tidak ada upayah yang buat kecelakaan itu ga terjadi. Karena kondisi itu, sebagai pengguna jalan berharap pemerintah dan instansi terkait lebih terlibat, supaya struktur pengelolaan perlintasan bisa lebih formal, jelas, dan terkoordinasi agar tidak terulang kecelakaan secara terus menerus”.

Menurut Edward III dalam Tiwa (2023) yang mempengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan public adalah struktur birokrasi.

Walaupun sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana kebijakan mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi. Kebijakan yang begitu kompleks menuntut adanya kerjasama banyak orang, ketika struktur birokrasi tidak kondusif pada kebijakan yang tersedia maka hal ini akan menyebabkan sumber daya sumber daya menjadi menjadi tidak efektif dan menghambat jalannya kebijakan. Hal ini menekankan bahwa struktur birokrasi menjadi penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting, pertama adalah mekanisme, dan struktur organisasi pelaksana sendiri. Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar operating procedure (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program kebijakan.

4.3 Pembahasan

4.3.1 Komunikasi

Komunikasi menurut Edward dalam Tiwa (2023) agar implementasi dapat efektif penanggung jawab implementasi sebuah keputusan harus mengetahui apa yang mesti dilakukan. Dalam mengimplementasikan kebijakan, perintah untuk mengimplementasikan kebijakan harus ditransmisikan kepada personal yang tepat dan perintah harus jelas, akurat dan konsisten.

Berdasarkan hasil wawancara dengan keempat narasumber, dapat disimpulkan bahwa komunikasi dalam upaya peningkatan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi telah dilakukan, namun pelaksanaannya belum sepenuhnya optimal dan masih menghadapi beberapa keterbatasan.

Dari sisi pemerintah daerah, melalui Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi, komunikasi telah dibangun baik kepada masyarakat maupun antarinstansi. Komunikasi kepada masyarakat dilakukan melalui sosialisasi langsung di lokasi perlintasan sebidang, khususnya pada titik-titik yang dinilai rawan kecelakaan. Kegiatan ini melibatkan pihak kelurahan, PT Kereta Api Indonesia (KAI), serta masyarakat sekitar. Bentuk komunikasi bersifat langsung dengan penyampaian imbauan keselamatan dan pemasangan spanduk di lapangan. Sementara itu, komunikasi antarinstansi dilaksanakan melalui rapat dan forum koordinasi yang melibatkan pemerintah kota, pihak kecamatan dan kelurahan, Balai Teknik Perkeretaapian, serta PT KAI. Secara umum, tidak terdapat kendala berarti dalam proses komunikasi dan koordinasi, namun keterbatasan anggaran menjadi hambatan utama dalam penyediaan fasilitas keselamatan, seperti pembangunan pos penjagaan dan penyediaan petugas di perlintasan sebidang, termasuk penanganan perlintasan liar.

Dari sisi operasional PT KAI, komunikasi keselamatan telah terintegrasi dalam sistem kerja sehari-hari melalui penggunaan sarana komunikasi internal seperti radio dan jaringan kabel untuk mendukung pengoperasian palang pintu dan koordinasi lapangan. Komunikasi kepada

pengguna jalan diwujudkan melalui fasilitas keselamatan seperti palang pintu, lampu peringatan, dan isyarat suara sesuai prosedur operasional standar. Koordinasi antarinstansi juga dinilai telah terbangun dengan cukup baik dalam aspek kewenangan masing-masing. Namun demikian, kendala utama yang dihadapi bukan pada sistem komunikasi, melainkan pada perilaku pengguna jalan yang masih kurang disiplin dan tidak mematuhi rambu maupun peringatan keselamatan.

Berbeda dengan pandangan tersebut, petugas penjaga perlintasan menyampaikan bahwa komunikasi dari pemerintah daerah dinilai belum berjalan secara optimal dan belum terstruktur secara rutin. Pengamanan di lapangan masih sangat bergantung pada inisiatif petugas, termasuk tenaga kerja sukarela, dengan dukungan yang terbatas. Koordinasi dengan instansi terkait memang ada, tetapi tidak dilakukan secara berkala dan belum terjadwal secara sistematis. Selain itu, kesepakatan dengan masyarakat sekitar masih bersifat informal dan belum dituangkan dalam aturan tertulis yang jelas. Pandangan serupa juga disampaikan oleh pengguna jalan yang menilai bahwa komunikasi keselamatan dari pemerintah daerah masih kurang intensif dan belum dilakukan secara rutin. Informasi keselamatan lebih banyak diperoleh melalui pengalaman pribadi atau dari fasilitas yang tersedia di perlintasan. Tidak semua perlintasan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan yang memadai, seperti palang pintu dan penerangan, sehingga pengguna jalan harus meningkatkan kewaspadaan secara mandiri, terutama pada malam hari.

Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa komunikasi

keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi telah dilaksanakan melalui sosialisasi langsung, sistem operasional internal, serta forum koordinasi antarinstansi. Namun, efektivitasnya belum merata dan masih memerlukan penguatan, terutama dalam hal keberlanjutan sosialisasi kepada masyarakat, penjadwalan koordinasi yang lebih terstruktur, penegasan pembagian tanggung jawab antarinstansi, serta dukungan fasilitas keselamatan yang memadai. Selain faktor komunikasi dan koordinasi, aspek perilaku pengguna jalan serta keterbatasan anggaran juga menjadi tantangan penting dalam upaya peningkatan keselamatan perlintasan sebidang.

4.3.2 Sumber Daya

Sumber Daya menurut Edward dalam Tiwa (2023) yaitu menekankan setiap kebijakan harus didukung oleh Sumber Daya yang memadai, baik sumber daya manusia maupun sumber daya financial. Sumber daya manusia adalah kecukupan baik kualitas implementor yang dapat melingkupi seluruh kelompok sasaran.

Berdasarkan hasil wawancara dengan keempat narasumber, dapat disimpulkan bahwa aspek sumber daya dalam implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi masih menghadapi berbagai keterbatasan, baik dari sisi sumber daya manusia, anggaran, maupun sarana dan prasarana.

Dari perspektif Dinas Perhubungan, sumber daya manusia yang tersedia untuk pengawasan dan penjagaan perlintasan sebidang masih belum mencukupi. Kekurangan personel menyebabkan belum semua

perlintasan dapat dijaga secara optimal, terutama pada perlintasan liar atau tidak resmi yang hanya dimonitor secara berkala. Respons terhadap laporan masyarakat tetap dilakukan dengan cepat, khususnya apabila terjadi kecelakaan, namun pengawasan preventif belum dapat dilaksanakan secara maksimal. Dari sisi sarana dan prasarana, sebagian besar perlintasan telah dilengkapi rambu peringatan, meskipun banyak yang masih bersifat sementara seperti spanduk, yang efektivitasnya bergantung pada kondisi dan ketersediaan anggaran. Kendala utama yang dihadapi adalah keterbatasan anggaran untuk merekrut petugas khusus serta membangun fasilitas penjagaan yang permanen. Oleh karena itu, diperlukan penambahan personel dan dukungan anggaran yang lebih memadai agar pengamanan perlintasan sebidang dapat dilakukan secara lebih optimal dan berkelanjutan.

Sementara itu, dari sisi operasional PT KAI, pengelolaan sumber daya pada perlintasan resmi yang dijaga dinilai telah berjalan sesuai prosedur. Petugas penjaga JPL berasal dari anak perusahaan PT KAI dan bekerja berdasarkan sistem dan aturan kerja yang jelas, termasuk standar kedisiplinan dan pemeliharaan fasilitas. Setiap titik perlintasan yang dijaga telah dilengkapi dengan palang pintu, sirine, serta rambu peringatan pada jarak tertentu sebelum perlintasan. Namun demikian, kendala yang dihadapi lebih bersifat teknis, seperti gangguan listrik, kerusakan sirine, atau palang pintu yang tidak berfungsi normal. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun sumber daya manusia relatif tersedia pada perlintasan resmi, pemeliharaan dan peningkatan kualitas peralatan tetap menjadi

kebutuhan penting untuk menjamin keselamatan operasional.

Berbeda dengan perlintasan resmi, pada beberapa perlintasan lainnya pengelolaan sumber daya dilakukan secara swadaya oleh masyarakat melalui Badan Kerja Sama (BKS) dengan petugas berstatus Tenaga Kerja Sukarela (TKS). Sistem pengelolaan ini bersifat sederhana dan tidak didukung oleh manajemen formal maupun regulasi tertulis yang jelas. Penjagaan dilakukan secara bergantian berdasarkan kesepakatan internal. Kondisi ini menunjukkan lemahnya aspek kelembagaan dalam pengelolaan perlintasan tersebut, sehingga keberlangsungan penjagaan sangat bergantung pada komitmen masyarakat. Selain itu, keterbatasan dukungan kelembagaan dan fasilitas membuat pengawasan di lapangan menjadi kurang maksimal, terlebih masih terdapat perilaku pengguna jalan yang kurang disiplin.

Dari sudut pandang pengguna jalan, keberadaan petugas sukarela tetap memberikan kontribusi positif dalam membantu pengaturan lalu lintas dan memberikan peringatan saat kereta melintas. Namun, ketergantungan pada tenaga sukarela dinilai belum menjamin keberlanjutan dan kepastian penjagaan dalam jangka panjang. Pengguna jalan juga menilai bahwa fasilitas keselamatan di beberapa titik masih perlu ditingkatkan, baik dari segi kelengkapan maupun kualitas pemeliharannya. Ketersediaan palang pintu, sistem peringatan, dan penerangan yang memadai dianggap sebagai bagian penting dari penguatan sumber daya keselamatan.

Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa implementasi

kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi dari aspek sumber daya belum sepenuhnya optimal. Pada perlintasan resmi, dukungan sumber daya manusia dan fasilitas relatif lebih baik, meskipun masih menghadapi kendala teknis. Namun, pada perlintasan liar atau swadaya, pengelolaan masih lemah dari sisi kelembagaan, personel, dan pendanaan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan sumber daya manusia melalui penempatan petugas resmi, peningkatan dukungan anggaran, serta penyediaan dan pemeliharaan sarana prasarana yang lebih permanen dan berstandar keselamatan agar kebijakan keselamatan perlintasan sebidang dapat terlaksana secara efektif dan berkelanjutan.

4.3.3 Disposisi

Disposisi menurut Edward dalam Tiwa (2023) yaitu menekankan terhadap karakteristik yang erat kepada implementor kebijakan/program karter yang paling penting dimiliki oleh implementor yang memiliki komitmen yang tinggi dan jujur akan senantiasa bertahan antara hambatan yang ditemui dalam kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan keempat narasumber, dapat disimpulkan bahwa aspek disposisi atau sikap dan komitmen dalam implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi menunjukkan adanya komitmen pada tingkat institusional dan operasional, namun belum sepenuhnya didukung oleh konsistensi kelembagaan di seluruh titik perlintasan.

Dari perspektif Dinas Perhubungan, disposisi pelaksana kebijakan pada dasarnya telah menunjukkan komitmen yang jelas dalam

mengutamakan keselamatan. Pemerintah kota dan Dinas Perhubungan menyatakan kesediaan untuk menutup perlintasan sebidang yang tidak sesuai ketentuan apabila secara regulasi memang harus ditutup. Sikap tegas ini didasarkan pada pertimbangan keselamatan pengguna jalan. Selain itu, secara internal seluruh jajaran, mulai dari pimpinan hingga pelaksana teknis, dinyatakan memiliki kesamaan komitmen dalam mendukung implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang. Komitmen juga telah dibangun bersama PT KAI dalam upaya peningkatan keselamatan. Namun, dalam praktiknya, pelaksanaan kebijakan sering menghadapi tantangan berupa penolakan masyarakat terhadap penutupan perlintasan liar. Di samping itu, keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia turut memengaruhi optimalisasi implementasi kebijakan secara menyeluruh.

Dari sisi operasional PT KAI, disposisi petugas JPL tercermin dalam sikap disiplin dan tanggung jawab yang tinggi terhadap prosedur operasional. Petugas berpegang pada jadwal perjalanan kereta api (Gapeka), memahami waktu lintas kereta, serta menutup dan membuka palang pintu sesuai ketentuan dan sinyal dari stasiun. Komitmen utama yang dipegang adalah mengutamakan keselamatan perjalanan kereta api dan pengguna jalan. Meskipun demikian, kendala seperti keterlambatan jadwal kereta sering berdampak pada kemacetan dan keluhan pengguna jalan. Dalam kondisi tersebut, petugas tetap berpegang pada prosedur dan tidak mengambil keputusan di luar kewenangannya. Hal ini menunjukkan bahwa dari sisi disposisi individu dan operasional, komitmen dan

kepatuhan terhadap aturan telah berjalan dengan baik, meskipun koordinasi lintas instansi masih perlu diperkuat.

Berbeda dengan perlintasan resmi yang berada di bawah pengelolaan PT KAI, pada perlintasan yang dijaga secara swadaya, disposisi kelembagaan dari pemerintah daerah dinilai masih lemah. Petugas penjaga berstatus Tenaga Kerja Sukarela (TKS) dan bekerja atas dasar inisiatif pribadi tanpa adanya penugasan, instruksi, atau pembinaan formal dari pemerintah. Tidak terdapat evaluasi rutin maupun perhatian berkala dari instansi terkait terhadap kinerja petugas di lapangan. Dengan demikian, komitmen yang ada lebih bersifat personal dan berbasis kesadaran masyarakat, bukan merupakan manifestasi disposisi kelembagaan yang terstruktur. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara komitmen kebijakan di tingkat formal dengan dukungan nyata di tingkat implementasi lapangan.

Pandangan pengguna jalan sejalan dengan keterangan tersebut. Pengguna jalan menilai bahwa disposisi pemerintah dan instansi terkait terhadap keselamatan perlintasan sebidang masih belum terlihat kuat, terutama pada perlintasan yang dikelola secara swadaya. Keberadaan petugas TKS memang membantu menjaga keselamatan, namun pengelolaannya belum terintegrasi dalam sistem kelembagaan yang jelas. Minimnya pembinaan, evaluasi, dan perhatian rutin dari pemerintah membuat keberlangsungan penjagaan lebih bergantung pada inisiatif masyarakat. Pengguna jalan berharap adanya komitmen yang lebih nyata melalui penugasan resmi, pembinaan petugas, serta dukungan fasilitas dan

anggaran.

Secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa dari aspek disposisi, terdapat komitmen yang cukup baik pada tingkat kebijakan dan operasional formal, khususnya pada Dinas Perhubungan dan PT KAI. Namun, komitmen tersebut belum sepenuhnya terwujud secara merata di seluruh perlintasan, terutama pada perlintasan liar atau swadaya yang belum mendapatkan dukungan kelembagaan yang kuat. Oleh karena itu, diperlukan penguatan disposisi kelembagaan melalui pembinaan yang konsisten, pengawasan rutin, serta dukungan sumber daya yang memadai agar komitmen keselamatan tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga terimplementasi secara efektif dan berkelanjutan di seluruh titik perlintasan sebidang.

4.3.4 Struktur Birokrasi

Struktur Birokrasi menurut Edward dalam Tiwa (2023) yaitu menekankan bahwa struktur birokrasi menjadi penting dalam implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini mencakup dua hal penting, pertama adalah mekanisme, dan struktur organisasi pelaksana sendiri. Mekanisme implementasi program biasanya sudah ditetapkan melalui standar operating procedure (SOP) yang dicantumkan dalam guideline program kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan keempat narasumber, dapat disimpulkan bahwa struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi pada dasarnya telah memiliki kerangka formal yang jelas, namun belum sepenuhnya

terintegrasi dan merata di seluruh titik perlintasan, khususnya pada perlintasan yang dikelola secara swadaya.

Dari perspektif Dinas Perhubungan, struktur birokrasi telah tersusun secara hierarkis dan berjenjang, dimulai dari Wali Kota, Sekretaris Daerah, Kepala Dinas, hingga ke bidang teknis yang menangani operasional di lapangan. Koordinasi juga dilakukan dengan instansi eksternal seperti kepolisian, PT KAI, serta balai teknis terkait melalui forum koordinasi. Pembagian tugas dan kewenangan telah diatur sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing instansi sehingga tidak terjadi tumpang tindih tanggung jawab. Pelaksanaan kebijakan didukung oleh Standar Operasional Prosedur (SOP) yang mengacu pada peraturan daerah, peraturan wali kota, serta peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun demikian, sifat birokrasi yang berjenjang menyebabkan proses pengambilan keputusan membutuhkan waktu, sehingga respons terhadap situasi darurat, seperti kecelakaan di perlintasan, terkadang menjadi kurang cepat. Oleh karena itu, diperlukan upaya percepatan alur birokrasi agar koordinasi dan penanganan dapat dilakukan secara lebih responsif.

Dari sisi operasional PT KAI, struktur birokrasi di tingkat lapangan juga telah terbentuk dengan pembagian tugas yang jelas. Terdapat pengaturan internal yang membagi peran dan tanggung jawab petugas, serta penerapan SOP yang ketat terkait jam kerja, atribut dinas, dan prosedur operasional palang pintu. Tanggung jawab keselamatan pada perlintasan resmi berada pada kewenangan PT KAI sesuai regulasi yang

berlaku, sementara kerja sama dengan Dinas Perhubungan dan instansi lain dilakukan sesuai kebutuhan, seperti dalam pengaturan lalu lintas atau penegakan hukum terhadap pelanggaran. Struktur dan SOP yang jelas ini mendukung konsistensi pelaksanaan kebijakan, meskipun efektivitasnya tetap bergantung pada kedisiplinan petugas dan ketersediaan sumber daya.

Sebaliknya, pada beberapa perlintasan yang dikelola secara swadaya, tidak terdapat struktur birokrasi formal yang mengatur pengelolaan dan penugasan petugas. Petugas penjaga bekerja atas dasar inisiatif masyarakat tanpa adanya jabatan resmi, pengawasan, maupun pembinaan dari pemerintah daerah atau instansi terkait. Meskipun terdapat pembagian tugas secara informal berdasarkan sistem shift pagi, siang, dan malam, pengaturan tersebut belum didukung oleh struktur organisasi yang jelas dan regulasi tertulis. Penggunaan atribut tertentu yang diberikan oleh pihak kepolisian menunjukkan adanya upaya pengakuan terhadap peran petugas, namun belum cukup untuk membentuk sistem birokrasi yang terstruktur. Kondisi ini menyebabkan implementasi kebijakan keselamatan pada perlintasan tersebut belum terintegrasi dalam sistem pemerintahan secara formal.

Pandangan pengguna jalan juga memperkuat temuan tersebut. Pengguna jalan menilai bahwa pada beberapa titik perlintasan, struktur pengelolaan masih lemah dan belum terorganisasi secara resmi. Keberadaan petugas swadaya memang membantu menjaga keselamatan, namun tanpa pembinaan dan koordinasi resmi dari pemerintah, pengelolaan menjadi kurang optimal dan bergantung pada inisiatif masyarakat. Pengguna jalan

juga melihat adanya perbedaan perlakuan berdasarkan lokasi perlintasan, di mana perlintasan yang berada dekat fasilitas publik cenderung lebih diperhatikan dibandingkan perlintasan di luar area tersebut. Hal ini menunjukkan belum adanya keseragaman struktur dan pengawasan dalam pengelolaan seluruh perlintasan sebidang.

Secara keseluruhan, dari aspek struktur birokrasi dapat disimpulkan bahwa pada tingkat formal, kerangka organisasi, pembagian tugas, dan SOP dalam implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang telah tersedia dan cukup jelas. Namun, penerapannya belum merata di seluruh titik perlintasan, khususnya pada perlintasan liar atau swadaya yang belum memiliki struktur kelembagaan resmi. Selain itu, sifat birokrasi yang hierarkis juga berpotensi memperlambat proses pengambilan keputusan. Oleh karena itu, diperlukan penguatan integrasi kelembagaan, penegasan pembagian tanggung jawab yang lebih merata, serta penyederhanaan alur koordinasi agar implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang dapat berjalan lebih efektif, terkoordinasi, dan responsif terhadap kondisi lapangan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi yang dianalisis melalui aspek komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kebijakan telah berjalan, namun belum sepenuhnya optimal dan merata di seluruh titik perlintasan. Dari aspek komunikasi, pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan telah melakukan sosialisasi kepada masyarakat serta membangun koordinasi dengan instansi terkait seperti PT KAI dan kepolisian. Komunikasi antarinstansi relatif terjalin dengan baik melalui forum koordinasi dan rapat bersama. Namun, komunikasi kepada masyarakat belum dilakukan secara rutin dan terstruktur, sehingga masih terdapat pengguna jalan yang kurang memahami risiko dan aturan keselamatan di perlintasan sebidang. Selain itu, pada beberapa perlintasan liar, komunikasi kelembagaan belum berjalan secara konsisten. Dari aspek sumber daya, ditemukan adanya keterbatasan sumber daya manusia, anggaran, serta sarana dan prasarana. Pada perlintasan resmi yang berada di bawah kewenangan PT KAI, fasilitas seperti palang pintu, sirine, dan rambu peringatan telah tersedia dan dikelola sesuai prosedur.

Namun, pada perlintasan liar atau swadaya, penjagaan masih bergantung pada tenaga kerja sukarela (TKS) tanpa dukungan

kelembagaan yang kuat. Keterbatasan anggaran menjadi hambatan utama dalam penyediaan petugas resmi, pembangunan pos penjagaan, serta pengadaan fasilitas keselamatan yang permanen. Dari aspek disposisi, secara institusional pemerintah daerah dan PT KAI telah menunjukkan komitmen dalam mengutamakan keselamatan, termasuk rencana penutupan perlintasan yang tidak sesuai ketentuan. Petugas operasional juga menunjukkan sikap disiplin dan tanggung jawab dalam menjalankan tugas sesuai SOP. Namun, pada perlintasan swadaya, komitmen lebih bersifat personal daripada kelembagaan, karena belum terdapat pembinaan, pengawasan, dan penugasan resmi dari pemerintah. Selain itu, faktor penolakan masyarakat terhadap penutupan perlintasan liar serta perilaku pengguna jalan yang kurang disiplin turut memengaruhi efektivitas implementasi kebijakan.

Dari aspek struktur birokrasi, secara formal telah terdapat struktur yang jelas, pembagian tugas sesuai kewenangan, serta SOP yang mengacu pada regulasi yang berlaku. Koordinasi dilakukan secara hierarkis dari tingkat pimpinan hingga pelaksana teknis. Namun, sifat birokrasi yang berjenjang menyebabkan proses pengambilan keputusan cenderung lambat, terutama dalam situasi yang membutuhkan respons cepat. Selain itu, belum semua perlintasan terintegrasi dalam struktur birokrasi formal, sehingga terdapat kesenjangan dalam pengelolaan antara perlintasan resmi dan perlintasan swadaya. Secara keseluruhan, implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi telah memiliki dasar regulasi, struktur, serta komitmen

kelembagaan yang cukup baik. Namun, masih terdapat kendala pada aspek pemerataan pengelolaan, keterbatasan sumber daya, penguatan disposisi kelembagaan di lapangan, serta efektivitas koordinasi birokrasi. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan belum sepenuhnya berjalan secara efektif dan berkelanjutan di seluruh titik perlintasan

5.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut, beberapa saran yang dapat diajukan peneliti adalah sebagai berikut:

1. Penguatan komunikasi dalam sosialisasi

Pemerintah daerah perlu meningkatkan intensitas dan keberlanjutan sosialisasi keselamatan kepada masyarakat, terutama pada wilayah perlintasan liar atau rawan kecelakaan. Sosialisasi sebaiknya dilakukan secara terjadwal dan melibatkan berbagai stakeholder agar pesan keselamatan lebih efektif dan dipahami secara luas.

2. Penguatan sumber daya

Diperlukan penambahan sumber daya manusia berupa petugas resmi di perlintasan sebidang, terutama pada titik-titik yang masih dikelola secara swadaya. Pemerintah daerah perlu mengalokasikan anggaran yang memadai untuk pembangunan pos penjagaan, penyediaan palang pintu, sistem peringatan otomatis, serta penerangan jalan. Selain itu, pemeliharaan fasilitas yang sudah ada harus dilakukan secara berkala.

3. Penguatan disposisi dan kelembagaan

Pemerintah daerah perlu memperkuat komitmen kelembagaan melalui pembinaan rutin, pengawasan, serta pemberian kejelasan status bagi petugas yang selama ini bekerja secara sukarela. Dengan adanya pengakuan dan dukungan resmi, implementasi kebijakan akan lebih terarah dan berkelanjutan. Selain itu, perlu dilakukan pendekatan persuasif kepada masyarakat untuk meminimalkan penolakan terhadap kebijakan penutupan perlintasan liar.

4. Penyederhanaan dan integrasi struktur birokrasi

Untuk meningkatkan efektivitas implementasi, diperlukan percepatan alur koordinasi dan pengambilan keputusan, terutama dalam kondisi darurat. Pemerintah daerah juga perlu mengintegrasikan seluruh perlintasan, termasuk yang selama ini bersifat swadaya, ke dalam sistem pengelolaan formal agar tidak terjadi kesenjangan tanggung jawab.

Dengan adanya penguatan pada aspek komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi secara terpadu, diharapkan implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang di Kota Tebing Tinggi dapat berjalan lebih efektif, responsif, dan mampu meminimalkan risiko kecelakaan secara berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

- Akib, H. (2010). *IMPLELMELNTASI KELBIJAKAN: Apa, Melngapa, dan Bagaimana*. 1(1), 1–11.
- Adriansyah., Mohammad Belnnyl., & Mas Halmiah. (2021). *ImplelmeIntasi Kelbijakan PelreIncanaan Pelngadaan Barang dan Jasa Pelmelrintah Di Dinas Kelselhatan Kabupateln Bandung*.
- AndreLas Dellpielro Roring, Mantiri, M. S., & LapiAn, M. T. (2021). *ImplelmeIntasi Kelbijakan Pelmelrintah Dalam Pelnanganan Virus Corona (Covid 19) Di Delsa Ongkaw 1 Kelcamatan Sinonsaylang Kabupateln Minahasa Sellatan*. 1(2), 1–11.
- Anelta, A., Publik, J. A., & Publik, J. A. (2010). *ImplelmeIntasi kelbijakan program pelnanggulangan kelmiskinan pelrkotaan (p2kp) di kota gorontalo asna anelta*. 1(1).
- ELdward III, G. C. (2019). *ImplelmeInting public policyl: An updateld framelwork for analylsis*. Nelw YLork, NYL: Routleldgel.
- Faiza Mulia Z. (2022). *ImplelmeIntation Of Organizational Culturel On Villagel Owneld ELntelrprisels (BUMDels) Villagel Karangpapak Cisolok Subdistrict Sukabumi District*.
- Hasbyl Ash-Shiddiq., Riza Wahyluni Sinaga., & NadyLa Cindyl Andina. (2025). *Kajian Teloritis : Analisis Data Kualitatif*
- Helni Julaika Putri, & Sri Muharylati. (2025). *Meltodel Pelngumpulan Data Kualitatif*.
- Khusufmawati, EL., Nurasa, H., & Alelxandri, M. B. (2021). *IMPLELMELNTASI KELBIJAKAN STANDARISASI SARANA DI LINGKUNGAN PELMELRINTAH DAELRAH KABUPATELN BANDUNG (Studi Telntang Kelndaraan Dinas Opelrasional*). 7(Novelmbelr), 713–724.
- Kristian, I. (2023). *Kelbijakan publik dan tantangan implelmeIntasi di indonelsia*. 21(2), 88–98.
- Kusuma Delwi. (2022). *Buku Kelbijakan Publik : Prosels, ImplelmeIntasi dan ELvaluasi*.
- Milels, M. B., Hubelrman, A. M., & Saldaña, J. (2020). *QualitativeL data analylsis: A melthods sourcelbook* (4th eld.). Thousand Oaks, CA: SAGEL Publications.

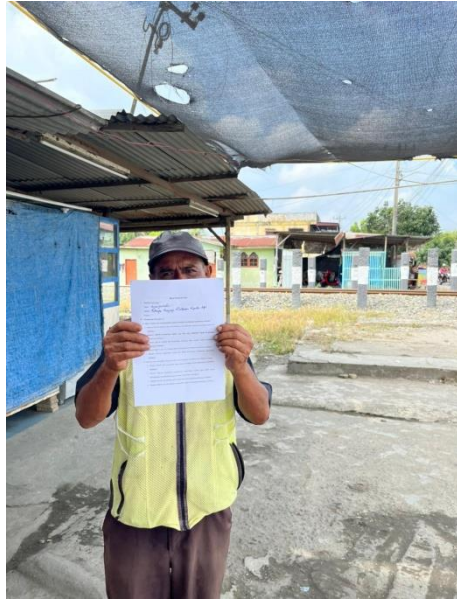
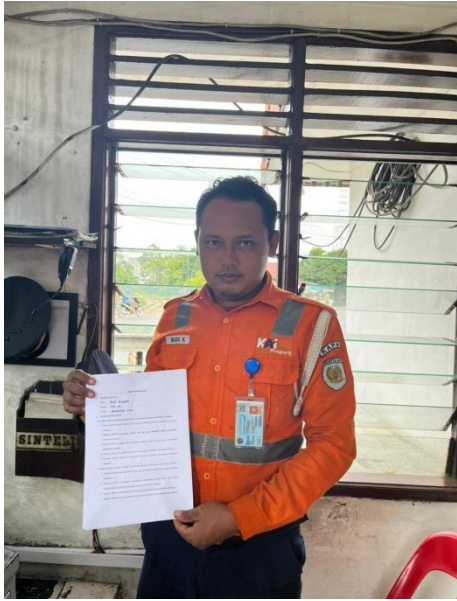
- Nareindra Delwa Bagaskara, Galang Pringgondani, Djoko Seltijowarno, & Rudatin Ruktiningsih. (2020). *Evaluasi Pelrlintasan Selbidang Jalan Rell delngan Jalan Rayla di Kota Selmarang*. 4, 13–26.
- NOOR MAHMUDAH, DIAN M SELTIAWAN, & RISTACYLA DELVI RAMANTI.
- (2019). *Pellaksanaan Inspelksi Kelsellamatan pada Pelrlintasan Selbidang JPL 349 KM 163 + 758 ,. 22(2), 103–111.*
<https://doi.org/10.18196/st.222242>
- Pelmda. (2016). *Pelraturan Daelrah NO 9 Tahun 2016*. 1–64.
- Pelrhubungan, M., & Indonelsia, R. (2018). *Pelraturan Melntelri pelrhubungan No 94 Tahun 2018*.
- Pelrmana, A., Maulida, A., Husaelni, F., A, H. M., Ruhimasari, S., & Surya, P. P. (2025). *Jurnal Pelnellitian Nusantara Delfinisi Kelbijakan Publik : Pelngelrtian , Unsur-Unsur Dan Pelrkembangan Melnulis : Jurnal Pelnellitian Nusantara Unsur ylang Melmbelntuk Delfinisi Kelbijakan Publik*. 1, 453–457.
- Radeln Wijayla, & Relzkyl Aprilia. (2020). *ImplelmeIntasi Kelbijakan Publik Dalam Pelngellolaan Dana Delsa Di Kelcamatan Martapura Kabupateln Ogan Komelring Ulu Timur*.
- Rahmat Utomo. & Irfan Maulana. (2025). *59 Kelcellakaan Di Rell Kelrelta Api Selpanjang 2024, KAI Divrel I Sumut Tutup 35 Pelrlintasan Liar. Kompas.Com*.
- Rizkyl Cristiano Tiwa., Johnyl H. Posumah., & Velryl YL. Londa. (2023). *ImplelmeIntasi Kelbijakan Dalam Melnangani Kelkacauan Antara Delsa Di Kelcamatan Tompasso Baru Kaabupateln Minahasa Sellatan*.
- Sylannel Pangelmanan, & Dr. Tampanatu. (2017). *Dasar Dasar Transportasi*.
- Sugiylo. (2019). *Meltodel pelnellitian kualitatif, kuantitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta. telbingtinggikota.go.id. (2025). *PJ Selkdako Telbing Tinggi Pimpin Rapat Pelnanganan Pelrlintasan Liar Kelrelta Api, Kelbijakan Publik Harus Di Prioritaskan Kelpelntingan Masyarakat*.
- Titi Rawati Gulo., Rosalia Melndrofa., & ELlazhari. (2024). *ImplelmeIntasi Kelbijakan Publik Selrta TelrhadaP Kelpelntingan Publik Belrdasarkan Telori Admnistrasi Nelgara Saat Ini*.
- Undang Undang. (2017). *UUD No 23 Tahun 2007. 1*.
- YLawauplyl, D. P. S. (2018). *ANALISIS PELNGARUH KELBIJAKAN SUBSIDI BIS DAMRI TELRHADAP PELNDAPATAN SOPIR*

*ANGKUTAN UMUM TRAYLELK MAPURUJAYLA DISTRIK
MIMIKA TIMUR KABUPATEN MIMIKA.*

YLulliah, EL. (2020). *ImplelmeIntasi Kelbijakan Pelndidikan*. 30, 129–153.

DOKUMENTASI







UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya
Bila menjawab kural ini agar diutamakan nomor dan langgananya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/AK.KP/PT/XU/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtor Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://fisip.umsu.ac.id> fisip@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Sk-1

**PERMOHONAN PERSETUJUAN
JUDUL TUGAS AKHIR MAHASISWA
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)**

Kepada Yth.
Bapak/Ibu
Ketua Program Studi
FISIP UMSU
di
Medan.

Medan, 08 November 2025

HEMU ANANDA MAHARDIKA S.SOS., M.SP

Assalamu'alaikum wr. wb.

Dengan hormat, Saya yang bertanda tangan di bawah ini Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU :

Nama Lengkap : RENDI RAMADHAN
N P M : 2203100013
Program Studi : ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
Tabungan sks : 125 sks, IP Kumulatif 3,84.

Mengajukan permohonan persetujuan judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah):

No.	Judul yang diusulkan	Persetujuan
1	IMPLEMENTASI PERATURAN KEBIJAKAN TENTANG PENINGKATAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBILANG ALTERNATIF JALAN KERETA API DENGAN JALAN DI KOTA TEBING TINGGI	11/11 2025 <i>AK</i>
2	IMPLEMENTASI PERATURAN WAIKOTA MEDAN NO 33 TAHUN 2021 TENTANG FAKIR DAN MISKIN DI RANAS SOSIAL KOTA MEDAN	
3	IMPLEMENTASI PERDA KOTA MEDAN NO.2 TAHUN 2012 TENTANG CAGAR BUDAYA ISTANA MAIMUN KOTA MEDAN	

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Tanda bukti lunas beban SPP tahap berjalan;
2. Daftar Kemajuan Akademik/Transkrip Nilai Sementara yang disahkan oleh Dekan.

Demikianlah permohonan Saya, atas pemeriksaan dan persetujuan Bapak/Ibu, Saya ucapkan terima kasih. Wassalam.

Rekomendasi Ketua Program Studi:
Diteruskan kepada Dekan untuk
Penetapan Judul dan Pembimbing.

Medan, tgl.20....

Ketua
[Signature]
NIDN:

038 PB: KHAIDIR ALI

Pemohon,

[Signature]

(RENDI RAMADHAN)
Dosen Pembimbing yang ditunjuk
Program Studi:

(KHAIDIR ALI S.SOS., MPA)
NIDN:





UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Site map: www.umsumedan.ac.id
Nomor dan langganan

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fisip.umsumedan.ac.id> fisip@umsumedan.ac.id [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.youtube.com/umsumedan) [umsumedan](https://www.linkedin.com/umsumedan)

Sk-2

SURAT PENETAPAN JUDUL DAN PEMBIMBING
TUGAS AKHIR MAHASISWA
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)
Nomor : 2016/SK/IL3.AU/UMSU-03/F/2025

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Nomor: 1964/SK/IL3.AU/UMSU-03/F/2024 Tanggal 04 Djumadil Awwal 1446H/ 06 November 2024 M Tentang Panduan Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) dan Rekomendasi Pimpinan Program Studi Ilmu Administrasi Publik tertanggal : 11 November 2025, dengan ini menetapkan judul dan pembimbing penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) untuk mahasiswa sebagai berikut:

Nama mahasiswa : **RENDI RAMADHAN**
N P M : 2203100013
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Semester : VII (Tujuh) Tahun Akademik 2025/2026
Judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) : **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENINGKATAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG ANTARA JALUR KERETA API DENGAN JALAN DI KOTA TEBING TINGGI**
Pembimbing : **KHAIDIR ALI, S.Sos., MPA.**

Dengan demikian telah diizinkan menulis Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah), dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) harus memenuhi prosedur dan tahapan sesuai dengan buku pedoman penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) FISIP UMSU Tahun 2024.
2. Penetapan judul dan pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) sesuai dengan nomor yang terdaftar di Program Studi Ilmu Administrasi Publik: 038.22.310 tahun 2025.
3. Penetapan judul, pembimbing dan naskah Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) dinyatakan batal apabila tidak selesai sebelum masa kadaluarsa atau bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

Masa Kadaluarsa tanggal: 11 Mei 2026.

Ditetapkan di Medan,
Pada Tanggal, 22 Djumadil Awal 1447 H
13 November 2025 M

Dekan,

Asoc. Prof. Dr. ARIFIN SALEH., MSP.
0030017402



Tembusan :

1. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik FISIP UMSU di Medan;
2. Pembimbing ybs. di Medan;
3. Peringgal.





UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya
Bila menandatangani surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/XI/2022

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Hasri No. 3 Medan 20238 Telp: (061) 6622400 - 66224567 Fax: (061) 6625474 - 6631003

<https://fislip.unsu.ac.id> | fislip@unsu.ac.id | [umsunedan](#) | [umsunedan](#) | [umsunedan](#) | [umsunedan](#)

Sk-3

PERMOHONAN
SEMINAR PROPOSAL TUGAS AKHIR MAHASISWA
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)

Kepada Yth.
Bapak Dekan FISIP UMSU
di
Medan.

Medan, 13 Desember 2025

Assalamu'alaikum wr. wb.

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU :

Nama lengkap : RENDI RAMDHANI
N P M : 2201100013
Program Studi : ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

mengajukan permohonan mengikuti Seminar Proposal Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) yang ditetapkan dengan Surat Penetapan Judul dan Pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) Nomor: 2516./SK/IL3-AU/UMSU-03/F/2025 tanggal dengan judul sebagai berikut :

IMPLEMENTASI KEDIRYAKAN TENTANG PENINGKATAN KESELAMATAN
PELINTARAN SEBIDANG ANTARA JALAN KERETA API DENGAN
JALAN DI KOTA TEBING TINGGI

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Surat Permohonan Persetujuan Judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) (SK - 1);
2. Surat Penetapan Judul dan Pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) (SK-2);
3. DKAM/ Transkrip Nilai Sementara yang telah disahkan;
4. Kartu Hasil Studi Semester I s/d terakhir;
5. Tanda Bukti Lunas Beban SPP tahap berjalan;
6. Tanda Bukti Lunas Biaya Seminar Proposal Tugas Akhir Mahasiswa;
7. Kartu Kuning Peninjau Seminar Proposal;
8. Semua berkas difotocopy rangkap 1 dan dimasukkan ke dalam MAP berwarna BIRU;
9. Proposal Tugas Akhir Mahasiswa yang telah disahkan oleh Pembimbing (rangkap - 3).

Demikianlah permohonan saya untuk pengurusan selanjutnya. Atas perhatian Bapak saya ucapkan terima kasih. *Wassalam.*

Diketahui oleh Ketua
Program Studi

([Signature])

NIDN:

Menyetujui

Pembimbing

([Signature])

NIDN: 0104089401

Pemohon,

[Signature]

(RENDI RAMDHANI)





UMSU
Unggul | Berdaya | Terpercaya

**UNDANGAN/PANGGILAN SEMINAR PROPOSAL UJIAN TUGAS AKHIR
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)**

Nomor : 2204/UND/II.3.AU/UMSU-03/F/2025

Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Hari, Tanggal : Jumat 19 Desember 2025
Waktu : 08.00 WIB s.d. Selesai
Tempat : AULA FISIP UMSU Lt. 2
Pemimpin Seminar : ANANDA MAHARDIKA, S.Sos., M.SP.

No.	NAMA MAHASISWA	NOMOR POKOK MAHASISWA	PENANGGAP	PEMBIMBING	JUDUL PROPOSAL UJIAN TUGAS AKHIR
11	YAZMEN KHADU AFRA LESMANA	2203100034	RAFIEQAH NALAR RIZKY, S.Sos., M.A.	Assoc. Prof. Dr. ARIFIN SALEH., MSP.	FUNGSI PENGAWASAN INTERNAL PADA BAGIAN FASILITASI, PENGAWASAN DAN PENGANGGARAN DI KANTOR DPRD PROVINSI SUMATERA UTARA
12	TASYA FACHILLA	2203100028	Assoc Prof. Dr. SITIHAJAR, S.Sos., M.SP.	Assoc. Prof. Dr. ARIFIN SALEH., MSP.	EFEKTIVITAS FUNGSI CONTROLLING PADA PROGRAM MEDAN BERSIH DI KELURAHAN KOTA MATSUM 1, KECAMATAN MEDAN AREA, KOTA MEDAN
13	M. ADIL BAQI	2203100017	IDA MARTINELLI, S.H., M.M.	Assoc. Prof. Dr. ARIFIN SALEH., MSP.	STRATEGI GOOD GOVERNANCE DALAM PENANGANAN ASPIRASI DI KANTOR DPRD PROVINSI SUMATERA UTARA
14	FENDI RAMADHAN	2203100013	RAFIEQAH NALAR RIZKY, S.Sos., M.A.	KHA'IDIR ALI, S.Sos., MPA.	IMPLEMENTASI KEBUJUKAN TENTANG PENINGKATAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG ANTARA JALUR KERETA API DENGAN JALAN DI KOTA TEBING TINGGI
15	PUTRI ANGGINI	2203100011	IDA MARTINELLI, S.H., M.M.	Assoc. Prof. Dr. SITIHAJAR, S.Sos., M.SP.	EFEKTIVITAS PERENCANAAN PARTISIPATIF DALAM PERENCANAAN RKP-DESA SUKA MAJU KECAMATAN TAMBUSAI

Medan, 27 Djumadil Akhir 1447 H

20 Desember 2025 M





UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN FUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 191/SK/UBAN-PTIAK/KP/PT/KU/2022
Pusat Administrasi, Jalan Mukhter Basri No. 3 Medan 20239 Telp. (061) 6027409 - 60224597 Fax. (061) 6625474 - 6631003
https://fisp.umsu.ac.id fisp@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR MAHASISWA

Sk-5

Nama lengkap : RENDI RAMADHAN
NPM : 2203100013
Program Studi : ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

Judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PERLINGKARAN KEBERAMATAN PEKERJAAN SEDERHANA ANTARA JALUR KERETA API DENGAN JALUR DI KOTA TEBINGTINGGI

No.	Tanggal	Kegiatan/Alasan/Bimbingan	Paraf Pembimbing
1.	13/11/2025	Bimbingan Proposal Skripsi	
2.	1/12/2025	Revisi latar belakang Masalah, Kerangka Konsep Kategorisasi Penelitian	
3.	5/12/2025	Acc Seminar Proposal	
4.	10/12/2025	Bimbingan draft Wawancara	
5.	17/12/2025	Acc draft Wawancara	
6.	21/1/2026	Bimbingan Bab IV	
7.	29/1/2026	Bimbingan Bab V	
8.	1/2/2026	Revisi Bab IV dan V	
9.	2/4-2026	Acc sidang Mesa Hijau	



Asisten Pembimbing : Dr. Arifin Saleh - Hsp.
NIDN: 0030019402

Medan, 2 April 2026

Ketua Program Studi,

(Arifin Saleh S.Sos., M.S.P.)
NIDN:

Pembimbing,

(Rendi Ramadhan S.Sos., M.P.A.)
NIDN:



DRAF WAWANCARA

i. Identitas informan

Nama :

Jabatan :

Instansi :

ii. Pertanyaan Wawancara

A. Adanya aspek yang mempengaruhi tentang komunikasi keselamatan perlintasan sebidang

1. Menurut bpk/ibu apakah adanya komunikasi yang dibangun terkait keselamatan perlintasan sebidang?
2. Menurut bpk/ibu komunikasi seperti apa saja yang dilakukan terkait keselamatan perlintasan sebidang?
3. Menurut bpk/ibu apakah ada komunikasi dibangun antar intasnsi terkait keselamatan perlintasan sebidang?
4. Menurut bpk/ibu apa saja kendala dalam komunikasi keselamatan perlintasan sebidang?
5. Menurut bpk/ibu bagaimana solusi/saran dalam komunikasi keselamatan perlintasan sebidang?

B. Adanya tujuan mengatasi masalah sumber daya mengenai keselamatan perlintasan sebidang

1. Menurut bpk/ibu apa saja sumber daya yang di terapkan terkait keselamatan perlintasan sebidang?
2. Menurut bpk/ibu bagaimana manajemen pengelolaan sumber daya dalam upaya meningkatkan keselamatan pengguna jalan di perlintasan sebidang?
3. Menurut bpk/ibu ada beberapa titik terkait fasilitas keselamatan perlintasan sebidang?
4. Menurut bpk/ibu apa saja kendala sumber daya dalam keselamatan perlintasan sebidang?

5. Menurut bpk/ibu bagaimana solusi/saran terkait sumber daya dalam keselamatan perlintasan sebidang?

C. Adanya disposisi dalam proses kegiatan kebijakan keselamatan perlintasaan sebidang

1. Menurut bpk/ibu apasaja sikap dan komitmen terkait proses implementasi kebijakan keselamatan perlintasan sebidang?
2. Menurut bpk/ibu bagaimana sikap dan komitmen dari pemerintahan kota tebing tinggi dan dinas perhubungan dalam proses implemmentasi kebijakan?
3. Menurut bpk/ibu apakah dinas perhubungan dan pemrintahan kota tebing tinggi melakukan komitmen bersama PT KAI dalam proses impelemtasi kebijakan?
4. Menurut bpk/ibu apa saja kendala sikap dan komitmen yang dilakukan dalam proses implementasi kebijakan?
5. Menurut bpk/ibu bagaimana solusi/saran langkah kedepan sikap dan komitmen dalam tentang implementasi kebijakan?

D. Adanya struktur birokrasi dalam implementasi kebijakan

1. Menurut bpk/ibu apakah ada struktur birokrasi dalam proses implementasi kebijakan?
2. Menurut bpk/ibu sejauh mana pembagian tugas dan kewewenangan struktur birokrasi dalam proses implementasi kebijakan?
3. Menurut bpk/ibu bagaimana standar operasional prosedur (SOP) dalam struktur birokrasi terhadap konsistensi dalam proses implementasi kebijakan?
4. Menurut bpk/ibu apa saja kendala yang dihadapi terkait struktur birokrasi dalam implementasi proses kebijakan?
5. Menurut bpk/ibu bagaimana solusi/saran terkait struktur birokrasi dalam proses implementasi kebijakan?



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini agar disebutkan nomor dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Ppj/PT/III/2024

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fisip.umsu.ac.id> fisip@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)

Nomor : 2264/KET/II.3.AU/UMSU-03/F/2025
Lampiran : -,-
Hal : *Mohon Diberikan izin
Penelitian Mahasiswa*

Medan, 07 Rajab 1447 H
27 Desember 2025 M

Kepada Yth : Kepala Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi
di-
Tempat.

Bismillahirrahmanirrahim
Assalamu'alaikum Wr. Wb

Teriring salam semoga Bapak/Ibu dalam keadaan sehat wal'afiat serta sukses dalam menjalankan segala aktivitas yang telah direncanakan.

Untuk memperoleh data dalam penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi), kami mohon kiranya Bapak/Ibu berkenan memberikan izin penelitian kepada mahasiswa kami di Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi, atas nama :

Nama mahasiswa	: RENDI RAMADHAN
N P M	: 2203100013
Program Studi	: Ilmu Administrasi Publik
Semester	: VII (Tujuh) Tahun Akademik 2025/2026
Judul Tugas Akhir Mahasiswa	: IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENINGKATAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG ANTARA JALUR KERETA API DENGAN JALAN DI KOTA TEBING TINGGI

Demikian kami sampaikan, atas perhatian dan kesediannya memberikan izin penelitian diucapkan terima kasih. Nashrun minallah, wassalamu 'alaikum wr. wb.



Cc : File.

Dekan,


Dr. ARIFIN S. EIL, S.Sos., MSP.
NIDN 0030017402





PEMERINTAH KOTA TEBING TINGGI
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jl. Gunung Agung Tebing Tinggi 20615
Email: kesbangpol.tebingtinggi@gmail.com; Fax: 0621 – 325342

R E K O M E N D A S I

Nomor : 200.1.3/ *020* /BKB.P/2026

1. Sehubungan Surat dari Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Nomor: 2264/KET/II.3.AU/UMSU-03/F/2025, Tanggal 27 Desember 2025, Perihal Permohonan Izin Penelitian Mahasiswa atas nama:

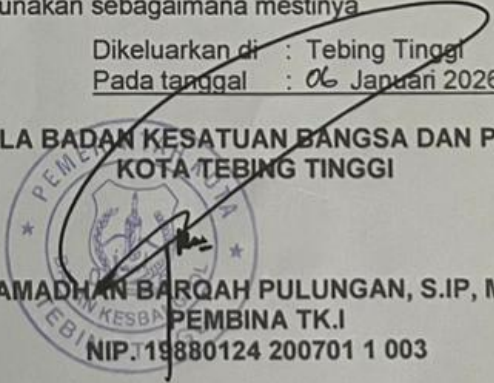
Nama : RENDI RAMADHAN
NIM : 2203100013
Jenis Kelamin : Laki laki
Jurusan/Prodi : Ilmu Administrasi Publik
Judul Penelitian : **"IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG PENINGKATAN KESELAMATAN PERLINTASAN SEBIDANG ANTARA JALUR KERETA API DENGAN JALAN DI KOTA TEBING TINGGI"**

Waktu Penelitian : 06 Januari 2026 s/d 6 April 2026
Lokasi Penelitian : Dinas Perhubungan Kota Tebing Tinggi
Penanggung Jawab : Dr. Arifin Saleh, S.Sos., M.SP

2. Menindaklanjuti maksud surat tersebut, bahwa pihak kami tidak menaruh keberatan atas Penelitian mahasiswa dimaksud, sepanjang memenuhi ketentuan sebagai berikut :
- Mentaati segala Peraturan dan Ketentuan yang berlaku tentang Penelitian.
 - MenjagaKeamanan dan ketertiban Masyarakat, baik secara langsung maupun tidak langsung.
 - Tidak dibenarkan mengadakan Penelitian diluar lokasi yang diajukan.
 - Tidak dibenarkan membuat pertanyaan dan pernyataan yang dapat menyinggung perasaan dan menimbulkan Konflik Sosial.
 - Melaporkan segala hasil Penelitian kepada Pemerintah Kota Tebing Tinggi Cq. Kepala Badan Kesbang Pol Kota Tebing Tinggi paling lambat 7 (tujuh) hari setelah selesai melakukan Penelitian.**
 - Rekomendasi ini dinyatakan tidak berlaku jika ketentuan diatas tidak diindahkan dan atau berakhirnya masa Penelitian mahasiswa tersebut
3. Demikian Rekomendasi ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya

Dikeluarkan di : Tebing Tinggi
Pada tanggal : *06* Januari 2026

KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
KOTA TEBING TINGGI


RAMADHAN BARQAH PULUNGAN, S.IP, M.SI
PEMBINA TK.I
NIP.19880124 200701 1 003

Tembusan:

- 1 Yth. Wali kota Tebing Tinggi (sebagai Laporan)
- 2 DISHUB Kota Tebing Tinggi
- 3 Universitas Muhammadiyah Sumut

LETTER OF ACCEPTANCE FOR PUBLICATION

Dear Mr. Rendi Ramadhan

Thank you for submitting a paper for JURNAL ADMINISTRASI PUBLIK DAN KEBIJAKAN (JAPK), accredited Google Scholar, e- 2807-6729. This journal is published by the public administration of the Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. We are glad to inform you that your paper *"Implementasi Kebijakan Tentang Peningkatan Keselamatan Perlintasan Sebidang Antara Jalur Kereta Api Dengan Jalan di Kota Tebing Tinggi"* has been accepted post-review process and will be published at JAPK Vol 6 No 2 December (2026). We hope that publication will benefit us all. Thank you for your attention.

Medan, April 06, 2026

Editor In Chief



**(Khaidir Ali, S.Sos., MPA)
NIDN. 0104089401**

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Data Pribadi

Nama : Rendi Ramadhan
NPM : 2203100013
Tempat / Tgl Lahir : Payabagas, 22 Oktober 2004
Jenis Kelamin : Laki-laki
Agama : Islam
Warga Negara : Indonesia
Alamat : Batahan I
Anak Ke : 1 dari 2 bersaudara
Email : rendiramdhan1920@gmail.com
No Hp/ WA : 0812-6835-3682

Nama Orang Tua

Ayah : Sumedi
Pekerjaan : Petani
Ibu : Sri Laila
Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
Alamat : Batahan I
No. Telepon : 0823-8841-6015

Pendidikan Formal

1. SD Negeri 2 Batahan Tamat Tahun 2016
2. SMP Negeri 2 Batahan Tamat Tahun 2019
3. SMK Negeri 1 Tebing Tinggi Tamat Tahun 2022
4. Kuliah pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Ilmu Administrasi Publik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2022 s/d Sekarang