

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERTIB JALAN  
DALAM UPAYA MENCIPTAKAN KETERTIBAN  
UMUM DI KOTA MEDAN**

**SKRIPSI**

Oleh :

**INDRI MONIKA**  
**NPM : 2003100052**

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



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA  
UTARA  
2024**

## BERITA ACARA PENGESAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

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

Nama : **INDRI MONIKA**  
NPM : 2003100052  
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik  
Pada Hari, tanggal : Rabu, 22 Mei 2024  
Waktu : 08:15 WIB s.d. Selesai

### TIM PENGUJI

PENGUJI I : **IDA MARTINELLY, S.H., M.M**

PENGUJI II : **AGUNG SAPUTRA, S.Sos, M.AP**

PENGUJI III : **Dr. JEHAN RIDHO IZHARSYAH, S.Sos., M.Si**

### PANITIA PENGUJI

Ketua

Sekretaris

Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP

Assoc.Prof.Dr. ABRAR ADHANI, M.I.Kom



## BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Telah selesai diberikan bimbingan dalam penulisan skripsi sehingga naskah skripsi ini telah memenuhi syarat dan dapat disetujui untuk dipertahankan dalam ujian skripsi, oleh

Nama : **INDRI MONIKA**

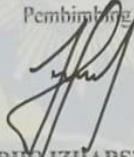
NPM : 2003100052

Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya Menciptakan Ketertiban Umum Di Kota

Medan, 22 Mei 2024

Pembimbing



Dr. JEHAN RIDHI IZHARSYAH, S.Sos., M.Si

NIDN. 0117019201

Disetujui Oleh :

Ketua Program Studi



ANANDA MAHARDIKA, S.Sos., M.SP

NIDN. 0122118801

Dekan



Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP

NIDN. 0030017402

## PERNYATAAN

*Bismillahirrahmanirrahim*

Dengan ini saya, Indri Monika, NPM 2003100052 menyatakan dengan ini sungguh-sungguh:

1. Saya menyadari bahwa memalsukan karya ilmiah dalam segala bentuk yang dilarang oleh undang-undang, termasuk pembuatan karya ilmiah oleh orang lain dengan sesuatu imbalan, atau memplagiat atau menjiplak atau mengambil karya orang lain adalah tindakan kejahatan yang harus di hukum menurut undang-undang yang berlaku.
2. Bahwa skripsi ini adalah hasil karya dan tulisan saya sendiri, bukan karya orang lain, atau karya plagiat atau jiplakan dari karya orang lain.
3. Bahwa didalam skripsi 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. Skripsi saya ini beserta nilai-nilai hasil ujian skripsi saya dibatalkan.
2. Pencabutan kembali gelar kesarjanaaan yang telah saya peroleh, serta pembatalan dan penarikan ijasah sarjana dan transkrip nilai yang sudah saya terima.

Medan, 22 Mei 2024  
Yang Menyatakan



**INDRI MONIKA**  
NPM. 2003100052

# **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERTIB JALAN DALAM UPAYA MENCIPTAKAN KETERTIBAN UMUM DI KOTA MEDAN**

**INDRIMONIKA**  
**2003100052**

## **ABSTRAK**

Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada Pasal 8 menjelaskan tentang Tertib Jalan. Penyalahgunaan tertib jalan oleh masyarakat membuat keadaan menjadi tidak nyaman dan dapat beresiko kepada keselamatan pengguna jalan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Implementasi Kebijakan Tertib Jalan dalam Upaya Menciptakan Ketertiban Umum Di Kota Medan. Metode penelitian yang digunakan didalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif . Jenis data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder yang diperoleh dari hasil penelitian observasi, hasil wawancara dengan narasumber dan melalui studi kepustakaan dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tertib jalan oleh dinas perhubungan kota medan sudah sesuai dengan proses dan alur kerjanya namun ada kendala yakni kurangnya kesadaran masyarakat dalam penggunaan jalan seperti trotoar yang seharusnya menjadi tempat pejalan kaki tetapi disalahgunakan menjadi tempat berjualan oleh pedagang kaki lima, parkir liar, serta tempat penyebrangan pejalan kaki dipenuhi oleh kendaraan yang berhenti di lampu lalu lintas

**Kata Kunci** : Implementasi Kebijakan, Pengguna Jalan, Tertib Jalan

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang mana telah memberikan memberikan segala rahmat, kesehatan, kekuatan, kemampuan dan kemudahan langkah dan waktu serta nikmat rezeki dimana sampai pada saat ini masih bisa melakukan kegiatan-kegiatan dalam upaya menyelesaikan tugas tahap akhir program pendidikan sarjana pertama. Shalawat beriring salam kepada Nabi Muhammad SAW yang telah memberikan pencerahan bagi umat manusia dari zaman jahiliyah ke zaman yang berilm pengetahuan ini.

Skripsi ini merupakan syarat yang harus penulis tulis sebagai tanggungjawab intelektual sebagai seorang mahasiswa dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Skripsi ini berisikan hasil penelitian penulis yang berjudul “Implementasi Kebijakan Tertib Jalan dalam Upaya Ketertiban Umum Di Kota Medan”.

Penulis mengucapkan terimakasih terdalam kepada kedua orang tua penulis yaitu Ayahanda tersayang bernama Amrizal dan Ibunda tercinta bernama Nurmis yang telah membesarkan danmendidik penulis untuk menjadi manusia yang baik dan berguna bagi masyarakat serta negara. Dalam Kesempatan ini penulis juga ingin mengucapkan terimakasih kepada berbagai pihak yang telah membantu

dalam penyelesaian skripsi ini serta dukungan yang diberikan baik langsung maupun tidak langsung kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. Arifin Saleh, S.Sos., M.SP selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Assoc. Prf. Dr. Abrar Adhani, S.Sos., M.I.kom selaku Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Dra. 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., M.SP selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
6. Bapak Dr. Jehan Ridho Izharshyah, S.Sos., M.SP selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara serta Dosen Pembimbing yang telah memberikan arahan dan kesempatan kepada penulis dalam penyusunan skripsi.
7. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan informasi dan banyak membantu penulis.

8. Saya ucapkan terimakasih kepada seluruh pegawai Biro Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara
9. Kepada Para Narasumber di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan, Mahasiswa dan Masyarakat yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk membantu penulis dalam memberikan informasi serta penjelasan yang diteliti .
10. Terimakasih Kepada Seluruh teman-teman saya Nurkhay Rani, Alvita Sahriani, Faiza Stevani, Ovy Febrila yang telah bersedia selalu bersama-sama dari awal masuk perkuliahan hingga akhir perjuangan dikampus, dan terimakasih kepada teman-teman yang tidak bisa saya sebutkan satu persatu.
11. Dan Terima Kasih kepada Diri Saya Sendiri yang sudah bertahan dan berjuang untuk menyelesaikan perkuliahan ini. Saya mengapresiasi sebesar-besarnya karena telah bertanggung jawab untuk menyelesaikan apa yang sudah dimulai sampai akhir. Terima kasih karena tidak menyerah dan senantiasa menikmati setiap proses yang dibilang tidak mudah.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Medan, Mei 2024

**INDRIMONIKA**  
**NPM 2003100052**

## DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	<b>i</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>ii</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>v</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>ix</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	6
1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian .....	6
1.4 Sistematika Penulisan.....	7
<b>BAB II : URAIAN TEORITIS</b> .....	<b>9</b>
2.1 Kebijakan Publik .....	9
2.2 Kategorisasi Kebijakan Publik .....	10
2.3 Ciri-Ciri Kebijakan Publik .....	12
2.4 Jenis-Jenis Kebijakan Publik.....	12
2.5 Aspek-Aspek Penting Dalam Kebijakan Publik .....	14
2.6 Implementasi Kebijakan .....	15
2.7 Unsur-Unsur Implementasi Kebijakan.....	19
2.8 Implementasi Kebijakan Publik .....	20
2.9 Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum .....	23
<b>BAB III : METODE PENELITIAN</b> .....	<b>26</b>
3.1 Jenis Penelitian .....	26
3.2 Kerangka Konsep .....	27
3.3 Definisi Konsep.....	27
3.4 Kategorisasi Penelitian.....	29
3.5 Informasi atau Narasumber .....	30
3.6 Teknik Pengumpulan Data.....	31
3.7 Teknik Analisis Data .....	32
3.8 Waktu dan Lokasi Penelitian.....	33
<b>BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>34</b>
4.1. Hasil Penelitian.....	34
4.1.1 Dinas Perhubungan Kota Medan .....	34
4.1.2 Wilayah Penelitian Tertib Jalan .....	43
4.2. Hasil Pembahasan.....	44
4.2.1 Apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (design) dengan merujuk kepada aksi kebijakan .....	44
4.2.2 Apakah tujuan kebijakan tercapai.....	70

<b>4.2.3</b> Tertib jalan dan Ketertiban Umum .....	<b>75</b>
<b>BAB V : PENUTUP</b> .....	<b>79</b>
5.1 Kesimpulan .....	79
5.2 Saran .....	82
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>84</b>

## DAFTAR GAMBAR

3.2 Kerangka Konsep .....	27
---------------------------	----

## DAFTAR TABEL

3.4 Kategorisasi Penelitian .....	29
4.1.1 Kualifikasi Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan.....	36
4.1.1 Jumlah Pegawai Yang Mengikuti Diklat Teknis/Fungsional Sampai Dengan Tahun 2020 .....	38
4.1.1 Jumlah Perlengkapan Jalan Tahun 2020.....	39

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I	: Draft Wawancara
Lampiran II	: SK-1 Permohonan Persetujuan Judul
Lampiran III	: SK-2 Surat Keterangan Penetapan Judul
Lampiran IV	: SK-3 Surat Permohonan Seminar Proposal
Lampiran V	: SK-4 Undangan Seminar Proposal
Lampiran VI	: Surat Keterangan Riset
Lampiran VII	: Surat Terima Riset Dinas Perhubungan
Lampiran VII	: Surat Selesai Riset Dinas Perhubungan
Lampiran VIII	: SK-5 Berita Acara Bimbingan
Lampiran IX	: SK-10 Undangan Ujian Skripsi
Lampiran X	: Surat Bebas Pinjaman Buku
Lampiran XI	: Surat LoA KESKAP
Lampiran XII	: Dokumentasi
Lampiran XIII	: Daftar Riwayat Hidup

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Jalan merupakan sebuah prasarana penting dalam tata Kota, dimana banyak prasarana lain ikut bergantung pada keberadaan jalan tersebut yaitu transportasi. Beragamnya penggunaan jalan maka dirasakan penting untuk dibuat pembagian penggunaan jalan berdasarkan pada penggunaannya, maka kita bisa menemukan apa yang kita sebut dengan jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki yaitu jalan untuk pejalan kaki yang melakukan perjalanan. Fasilitas pejalan kaki yang berupa jalur pedestrian dibuat untuk keamanan dan kenyamanan pejalan kaki dari benturan kendaraan di jalan.

Fungsi fasilitas jalur pedestrian atau jalur pejalan kaki adalah pemisahan antara pejalan kaki dengan kendaraan di jalan, sehingga pejalan kaki terlindung dari benturan kendaraan di jalan. Pemisahan ini juga dimaksudkan untuk memperlancar arus kendaraan, karena dengan adanya pejalan kaki yang berjalan di jalur kendaraan maka akan memperlambat laju arus kendaraan, sehingga dengan adanya pembagian antara jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki maka akan tercipta ketertiban antara jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki.

Negara Indonesia, memiliki fasilitas umum berupa Trotoar atau disebut juga sebagai pematang jalan merupakan suatu area yang digunakan untuk berjalan kaki. Pejalan kaki merupakan salah satu aktivitas yang

memerlukan ruang dan bagian dari sistem transportasi dalam suatu kota. Pengertian Trotoar adalah jalur pejalan kaki yang terletak pada daerah milik jalan, diberi lapisan permukaan, diberi elevasi yang lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan, pada umumnya sejajar dengan jalur lalu lintas kendaraan. Para pejalan kaki berada pada posisi yang lemah jika mereka bercampur dengan kendaraan, maka mereka akan memperlambat arus lalu lintas. Oleh karena itu, salah satu tujuan utama dari manajemen lalu lintas adalah berusaha untuk memisahkan pejalan kaki dari arus kendaraan bermotor, tanpa menimbulkan gangguan-gangguan yang besar terhadap aksesibilitas dengan pembangunan trotoar.

Trotoar yang seharusnya menjadi “karpet merah” bagi para pejalan kaki, namun masih saja dialih fungsikan oleh masyarakat yang tidak bertanggung jawab. Hingga tak jarang pulak para pejalan kaki justru mengalah demi kepentingan individu yang merampas jalur trotoar tersebut. Padahal hak-hak pejalan kaki secara jelas dilindungi oleh Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum pada Pasal 8 Ayat 1 yang menjelaskan bahwa “Setiap pejalan kaki wajib berjalan ditempat yang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”Adanya peraturan ini menjelaskan bahwa sudah disediakan atau ditentukan dimana tempat seharusnya para pejalan kaki berjalan dan menyebrang jalan khusus para pejalan kaki.

Beberapa permasalahan yang terjadi dalam implementasi kebijakan terhadap tertib jalan adalah maraknya pedagang kaki lima yang berjualan di atas trotoar di daerah sekitar Kota Medan. Contohnya seperti penelitian dari Sofyan (2017) bahwasannya Penggunaan ruang aktivitas pedagang kaki lima yang tidak sebagaimana mestinya, seperti di trotoar mengakibatkan terganggunya sirkulasi pejalan kaki, pemanfaatan badan jalan menimbulkan kemacetan lalu lintas, pemanfaatan di tepi sungai atau ruang di atas saluran drainase oleh Pedagang kaki lima dapat mengakibatkan terganggunya aliran air. Bukan hanya sebagai tempat pedagang kaki lima saja tetapi juga sebagai tempat parkir yang seperti yang dijelaskan dalam penelitian Hafifah (2018), bahwasannya di beberapa kecamatan yang ada di Kota Medan banyak ditemukan penyalahgunaan fungsi dari fasilitas pendukung yaitu trotoar yang seharusnya diperuntukkan untuk para pejalan kaki. Akan tetapi banyak pengguna kendaraan motor dan mobil yang menggunakan fasilitas trotoar sebagai area parkir kendaraan.

Hal tersebut membuat pejalan kaki tidak dapat menggunakan haknya sebagaimana mestinya. Menurut Ambarwati dkk (2018) dalam Embrianto (2020), bahwasannya bukan hanya trotoar saja tetapi penyeberangan sangat dibutuhkan karena hal ini penting dilakukan untuk mengingat para pejalan kaki sangat rentan terjadinya kecelakaan yang diakibatkan oleh arus lalu lintas kendaraan bermotor lainnya. Fungsi utama dari keberadaan jalur pejalan kaki yaitu sebagai wadah atau tempat bagi para pejalan kaki

untuk dapat bergerak dan berpindah tempat dari satu titik menuju ke titik lainnya dengan memperhatikan aspek keamanan, kenyamanan, dan tanpa rasa takut kepada para pejalan kaki. Setiap tahun pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor terus meningkat sehingga menyebabkan arus lalu lintas di jalan raya yang setiap tahun semakin padat. Hal ini dikarenakan kemacetan dipengaruhi oleh banyak faktor yang saling terkait satu sama lainnya.

Menurut Taiwo (2018) dalam Said Basri dkk (2019), faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kemacetan di Kota Medan diantaranya infrastruktur jalan yang buruk, kapasitas jalan, perdagangan jalanan, parkir di jalan dan persimpangan kapasitas tinggi. Sedangkan menurut Budi (2014) dalam Said Basri (2019), bahwa kemacetan kota dan tertib jalan disebabkan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan penambahan panjang jalan yang tersedia.

Maka permasalahan kebijakan tertib jalan menjadi tugas dan fungsi pemerintah dalam kebijakan dan konsep perencanaan terutama pada permasalahan jalur pejalan kaki dan ruas jalan. Seperti yang dikatakan Pratitis (2015) dalam Nugroho dkk (2022) bahwasannya jalur pejalan kaki memiliki peran yang semakin beragam sebagai komponen sirkulasi yang semakin meluas. Ruang pejalan kaki di beberapa lokasi semakin dipenuhi dengan berbagai macam aktivitas sosial dan ekonomi, seperti perdagangan, bersosialisasi, dan bahkan menjadi tempat rekreasi. Namun,

jalur pejalan kaki yang disfungsi oleh pengendara bermotor dan pedagang kaki lima (PKL) menimbulkan masalah bagi para pejalan kaki.

Di Kota Medan, perencanaan jalur pejalan kaki terhambat karena pembangunan jalan raya secara eksklusif untuk kendaraan. Akibatnya, jalur pejalan kaki masih kurang kuantitas dan kualitasnya. Tidak adanya perencanaan yang memadai untuk jalur pejalan kaki menyebabkan konflik dalam penggunaan jalur pejalan kaki, baik dengan kendaraan bermotor maupun dengan orang lain. Salah satu ruang pejalan kaki yang memiliki permasalahan serupa yaitu terdapat di daerah Universitas Sumatera Utara dan Depan Mall Center Point.

Berdasarkan kebijakan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum, Dinas Perhubungan diharapkan dapat menyelenggarakan fungsi penegakkan Peraturan Daerah dan juga penyelenggaraan ketertiban lalu lintas. Kontribusi yang sangat penting diberikan oleh Dinas Perhubungan akan menjadi awal yang baik bagi pemerintah daerah untuk mengawasi, mencegah, dan menindak setiap aktivitas yang mengganggu gangguan umum. Tujuannya adalah untuk mewujudkan kota yang tertib, tentram, dan lingkungan hidup yang sehat, nyaman, rukun, dan patuh terhadap peraturan daerah yang berlaku.

Ketertiban umum dan ketentraman masyarakat adalah kondisi dinamis yang memungkinkan pemerintah daerah dan masyarakat melaksanakannya dengan tenang, teratur, dan tertib. Oleh karena itu,

untuk memastikan bahwa masyarakat dapat melakukan aktivitasnya dengan lancar, keamanan dan ketertiban lalu lintas masyarakatlah yang merupakan salah satu faktor efektif yang berperan untuk mematuhi suatu peraturan yang ada, namun kesadaran masyarakat di Kota Medan terhadap kepatuhan lalu lintas masih sangat rendah.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dapat di rumuskan permasalahan penelitian yaitu Bagaimana Implementasi Kebijakan Tertib Jalan dalam Upaya Ketertiban Umum di Kota Medan?

## **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Untuk Mengetahui Bagaimana Implementasi Kebijakan Tertib Jalan dalam Upaya Ketertiban Umum di Kota medan

### **2. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat penelitian ini adalah

- a) Manfaat secara akademik yang diberikan oleh penelitian ini adalah untuk meningkatkan wawasan dan pengembangan ilmu pengetahuan bagi peneliti atas permasalahan yang akan di teliti, dan dapat dijadikan sebagai bahan rujukan dan referensi untuk peneliti selanjutnya dalam mengerjakan karya tulis ilmiah yang berkaitan dengan tertib jalan.
- b) Manfaat secara pemerintah yang diberikan oleh peneliti ini adalah untuk memberikan masukan bagi para pemangku kebijakan untuk

mengetahui masalah yang muncul dalam implementasi kebijakan sehingga diharapkan dapat membuat kebijakan dan mengimplementasikannya secara lebih optimal

- c) Manfaat secara masyarakat yang diberikan oleh peneliti ini adalah untuk memberitahukan penggunaan atau penerapan tertib jalan sesuai dengan kebijakan yang ada.

#### **1.4 Sistematika Penulisan**

##### **BAB I : PENDAHULUAN**

Dalam bab ini yang akan diuraikan adalah latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

##### **BAB II : URAIAN TEORITIS**

Dalam bab ini yang akan diuraikan adalah pengertian Pengertian Kebijakan Publik, Kategori Kebijakan Publik, Ciri – Ciri Kebijakan Publik, Jenis – Jenis Kebijakan Publik, Aspek – Aspek Penting dalam Kebijakan Publik, Pengertian Implementasi Kebijakan, Unsur – Unsur Implementasi Kebijakan, Implementasi Kebijakan Publik, dan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum.

##### **BAB III : METODE PENELITIAN**

Dalam bab ini yang akan diuraikan adalah Jenis Penelitian, Kerangka Konsep, Definisi Konsep, Kategorisasi Penelitian,

Informan atau Narasumber, Teknik Pengumpulan Data, Teknik Analisis Data, Waktu dan Lokasi Penelitian.

#### **BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Dalam bab ini menguraikan tentang penyajian dan hasil pengamatan dari jawaban narasumber di lapangan.

#### **BAB V : PENUTUP**

Dalam bab ini berisikan tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian dilapangan

## **BAB II**

### **URAIAN TEORITIS**

#### **2.1 Kebijakan Publik**

Secara umum, kebijakan atau policy merupakan suatu aturan yang digunakan untuk menunjukkan bagaimana seseorang, seperti seorang pejabat, kelompok, atau lembaga tertentu, akan bertindak untuk memecahkan masalah yang sedang dihadapi. Pada dasarnya, terdapat banyak penjelasan tentang kebijakan yang memiliki pengertian atau batasan.

Pada dasarnya, ada banyak definisi dan batasan tentang apa yang dimaksud dengan “kebijakan”. Setiap resolusi tersebut mengutamakan aspek tertentu. Diferensiasi ini terjadi karena latar belakang masing-masing dari para ahli yang berbeda. Menurut Carl Friedrich dalam Solichin Abdul Wahab (2015: 9) , Meutia (2017), menyatakan bahwa kebijakan itu ialah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan

Menurut James Anderson dalam Solichin Abdul Wahab (2015: 8), Meutia ( 2017), menyatakan bahwa kebijakan publik itu ialah suatu “purposive course of action or inaction undertaken by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter of concern” (langkah tindakan

yang secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi).

Menurut Wilson dalam Solichin Abdul Wahab (2015: 13) , Meutia (2017) yang merumuskan kebijakan publik sebagai berikut: “Tindakan-tindakan, tujuan-tujuan, dan pernyataan-pernyataan pemerintah, mengenai masalah-masalah tertentu, langkah-langkah yang telah/ sedang diambil (gagal diambil) untuk diimplementasikan, dan penjelasan-penjelasan yang diberikan oleh mereka mengenai apa yang telah terjadi (atau tidak terjadi).”

Dari definisi diatas dapat disimpulkan bahwa kebijakan Publik adalah suatu keputusan kebijaksanaan yang diambil seorang atau sekelompok orang dalam suatu lingkungan untuk mewujudkan tujuantujuan tertentu di dalam masyarakat

## **2.2 Kategorisasi Kebijakan Publik**

Menurut Sholichin Abdul Wahab dalam Suharno (2010:25-27), Rushananto (2014) mengisyaratkan bahwa pemahaman yang lebih baik terhadap hakikat kebijakan publik sebagai tindakan yang mengarah pada tujuan, ketika kita dapat memerinci kebijakan tersebut ke dalam beberapa kategori, yaitu :

### **a. Tuntutan kebijakan (*policy demands*)**

Adalah tuntutan atau desakan yang disampaikan kepada pejabat pemerintah oleh pihak lain dalam sistem politik, baik swasta maupun pemerintah sendiri, untuk melakukan hal-hal tertentu atau sebaliknya

untuk tidak melakukan hal-hal tertentu. Tuntutan ini dapat beragam, mulai dari desakan umum agar pemerintah melakukan sesuatu hingga usulan untuk mengambil tindakan konkret tertentu terhadap masalah tertentu yang mempengaruhi masyarakat.

b. Keputusan kebijakan (*policy decisions*)

Adalah keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah dengan tujuan untuk menentukan bagaimana kebijakan publik diterapkan. Dalam hal ini, termasuk keputusan untuk membuat statuta (ketentuan dasar), ketetapan, dan penafsiran undang-undang.

c. Pernyataan kebijakan (*policy statements*)

Ialah pernyataan resmi atau penjelasan yang berkaitan dengan kebijakan publik tertentu. Misalnya, keputusan MPR, keputusan presiden atau dekrit presiden, keputusan pengadilan, pernyataan atau pidato pejabat pemerintah yang menunjukkan niat, tujuan, dan tindakan yang diambil pemerintah untuk mencapainya.

d. Keluaran kebijakan (*policy outputs*)

Adalah jenis kebijakan publik yang paling jelas dan terasa karena mencakup tindakan yang secara diam-diam dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan dalam pernyataan dan keputusan kebijakan. Singkatnya, hasil kebijakan ini menunjukkan tindakan yang ingin diambil oleh pemerintah.

e. Hasil akhir kebijakan (*policy outcomes*)

Adalah dampak atau hasil yang benar-benar dirasakan oleh masyarakat, baik yang diharapkan atau tidak diharapkan, sebagai hasil dari tindakan atau tidak tindakan pemerintah terhadap bidang atau masalah tertentu.

### 2.3 Ciri – Ciri Kebijakan Publik

Menurut Affrian (2012) dalam Dewi (2019), kebijakan publik selalu menunjukkan ciri-ciri atau karakteristik tertentu dari berbagai kegiatan pemerintah. Ada lima ciri umum kebijakan publik.

- a. Setiap kebijakan memiliki tujuan. Mempersiapkan Politik tidak boleh acak atau kebetulan kesempatan untuk mewujudkannya. Jika tidak ada tujuan, Anda tidak perlu membuat kebijakan.
- b. Kebijakan tersebut tidak berdiri sendiri, terpisah dari kebijakan lainnya. Kebijakan tersebut juga terkait dengan berbagai kebijakan yang terkait dengan persoalan masyarakat, yang diarahkan pada implementasi, interpretasi, dan penegakan hukum.
- c. Kebijakan adalah apa yang dilakukan pemerintah, bukan apa yang mereka katakan akan mereka lakukan atau ingin lakukan.
- d. Kebijakan dapat bersifat pasif, larangan, atau berupa arahan untuk implementasinya.
- e. Kebijakan didasarkan pada hukum, karena mereka memiliki kekuatan untuk memaksa orang untuk

### 2.4 Jenis – Jenis Kebijakan Publik

Menurut Dewi (2019) jenis – jenis kebijakan publik yaitu :

a. *Substantive and Procedural Policies*

*Substantive policy* merupakan kebijakan yang ditinjau oleh dari substansi permasalahan terhadap yang dihadapi pemerintah. Sedangkan *procedural policy* adalah kebijakan yang ditinjau dari banyak pihak yang ikut serta dalam penyusunannya (*policy stakeholders*).

b. *Distributive, Redistributive, and Regulatory Policies*

*Distributive policy* merupakan kebijakan yang mengatur tentang pemberian layanan dan timbal balik kepada individu maupun kelompok. *Redistributive policy* merupakan kebijakan yang mengelola mengenai pemindahan alokasi kekayaan maupun kepemilikan. Sedangkan *Regulatory policy* merupakan kebijakan yang mengelola tentang pembatasan terhadap tindakan.

c. *Material Policy*

*Material policy* merupakan kebijakan yang mengelola mengenai penempatan dan penyediaan sumber dari material.

d. *Public Goods and Private Goods Policies*

*Public goods policy* ialah kebijakan yang mengelola tentang penyediaan bahan yang akan digunakan maupun pelayanan yang ada dari pemerintah untuk kepentingan bersama. *Private goods policy* adalah kebijakan yang mengatur mengenai penyediaan barang maupun dalam bentuk layanan yang disediakan oleh pihak swasta untuk kepentingan tertentu.

## 2.5 Aspek – Aspek Penting dalam Kebijakan Publik

Dalam implementasi kebijakan publik harus mengetahui dasar dan memahami prosesnya. Elemen penting yang ada pada sistem kebijakan publik bisa memberikan dampak yang positif dan mengoptimalkan baik dalam proses dan implementasiannya. Menurut Anggara (2014) dalam Dewi (2019) dijelaskan elemen penting dalam sistem kebijakan publik, yaitu :

- a. Lingkungan kebijakan (*policy environment*), yaitu elemen yang berasal dari yang mendasari suatu konflik atau isu masyarakat yang memberikan efek pengaruh kepada yang mempengaruhi dan yang dipengaruhi.
- b. Kebijakan publik (*public policies*) yaitu, keputusan penyusunan dari beberapa instansi yang saling bersangkutan dan disusun dengan maksud untuk mencapai suatu tujuan tertentu
- c. Pelaku kebijakan (*policy stakeholders*), yaitu proses dalam memengaruhi dan yang dipengaruhi baik secara individu maupun dalam kelompok ataupun organisasi.

Berkaitan dengan aspek penting dalam sistem kebijakan publik, adapun beberapa kesamaan dalam segi pandangan dalam konteksnya masing-masing, seperti lingkungan, organisasi/ lembaga sebagai pengusul, dan materi substansi yang ada.

- a. Aspek kesejarahan, ialah aspek kebijakan publik yang terjadi dalam konteks kebijakan pada masa sebelumnya.
- b. Aspek lingkungan, yaitu aspek yang terjadi dari pengaruh lingkungan pada saat pelaksanaan maupun penyusunan.
- c. Aspek kelembagaan, yaitu aspek yang selalu ada disetiap kebijakan karena bersangkutan dengan instansi maupun lembaga

## **2.6 Implementasi Kebijakan**

Konsep implementasi berasal dari kerangka teoritis, yang berarti bahwa tujuan dan sasaran yang ditetapkan dalam kebijakan. Proses implementasi bermula dari pembicaraan awal. Kebijakan pelaksanaan proses akan berbeda-beda tergantung pada jenis kebijakan tersebut. Keputusan yang berbeda akan menunjukkan sifat, struktur, dan 14 hubungan antara faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan publik, sehingga proses pelaksanaannya juga akan berbeda. Implementasi adalah penerapan kebijaksanaan keputusan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, tetapi juga dapat berupa perintah atau keputusan badan peradilan. Dalam kebanyakan kasus, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang perlu diselesaikan, menyebutkan tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, dan menyebutkan berbagai cara untuk menstrukturkan dan mengatur implementasinya. Dimulai dengan pengesahan undang-undang, proses ini biasanya menghasilkan output kebijaksanaan dalam bentuk pelaksanaan keputusan oleh badan pelaksana kesediaan.

Menurut pendapat Mulyadi (2015:12) dalam Nofriandi (2017), implementasi mengacu pada tindakan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan. Tindakan ini berusaha untuk mengubah keputusan-keputusan tersebut menjadi pola-pola operasional serta berusaha mencapai perubahan-perubahan besar atau kecil sebagaimana yang telah diputuskan sebelumnya. Implementasi pada hakikatnya juga merupakan upaya pemahaman apa yang seharusnya terjadi setelah program dilaksanakan.

Dalam tataran praktis, implementasi adalah proses pelaksanaan keputusan dasar. Proses tersebut terdiri atas beberapa tahapan yakni:

- a. Tahapan pengesahan peraturan perundangan.
- b. Pelaksanaan keputusan oleh instansi pelaksana.
- c. Kesiadaan kelompok sasaran untuk menjalankan keputusan.
- d. Dampak nyata keputusan baik yang dikehendaki maupun tidak.
- e. Dampak keputusan sebagaimana yang diharapkan instansi pelaksana.
- f. Upaya perbaikan atas kebijakan atau peraturan perundangan.

Proses persiapan implementasi setidaknya menyangkut beberapa hal penting yakni:

- a. Penyiapan sumber daya, unit dan metode.
- b. Penerjemahan kebijakan menjadi rencana dan arahan yang dapat diterima dan dijalankan.
- c. Penyediaan layanan, pembayaran dan hal lain secara rutin

Sehingga implementasi merupakan penerapan dari sebuah kebijakan yang didalamnya berisi tentang langkah-langkah dan proses kegiatan. Dalam hal ini implementasi memiliki peranan yang penting dalam proses kebijakan dan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut, tingkat keberhasilan dari suatu program dapat ditinjau dari seberapa maksimal implementasi kebijakannya. Implementasi merupakan tindakan lanjutan atau eksekusi setelah proses perencanaan kebijakan.

Dengan demikian, proses implementasi mencakup aktivitas – aktivitas yang merujuk pada penempatan suatu program yang berdampak, meliputi tiga tindakan utama dalam implementasi kebijakan, yakni :

- a. Interpretasi, disini bertindak dalam memberikan makna atau penafsiran sebuah program atau kebijakan yang dirasa harus ada dan pengimplementasiannya akan memberikan dampak positif bagi masyarakat banyak
- b. Organisasi atau instansi, disini sebagai unit atau tempat menempatkan kebijakan agar dapat diterima.
- c. Aplikasi, berhubungan erat dengan perlengkapan yang dibutuhkan guna mendukung pelayanan.

Sesuai dengan ketiga poin tersebut, implementasi kebijakan tidak hanya berkaitan dengan perilaku badan-badan administratif yang bertanggung jawab dalam menjalankan kebijakan atau program serta menimbulkan ketaatan pada diri kelompok, tetapi juga dalam menyangkut jaringan kekuatan ekonomi, politik dan sosial yang kemudian akan

mempengaruhi perilaku stakeholder yang terlibat yang akhirnya akan memberikan pengaruh baik itu yang diharapkan maupun yang tidak diharapkan.

Menurut Wibawa (2018:15) implementasi adalah kebijakan yang merupakan aktivitas yang terlihat setelah dikeluarkan pengarahannya yang sah dari suatu kebijakan yang meliputi upaya mengelola input untuk menghasilkan output atau outcomes bagi masyarakat. Tahap implementasi kebijakan dapat dicirikan dan dibedakan dengan tahap pembuatan kebijakan. Pembuatan kebijakan di satu sisi merupakan proses yang memiliki logika bottom-up, dalam arti proses kebijakan diawali dengan penyampaian aspirasi, permintaan atau dukungan dari masyarakat. Sedangkan implementasi kebijakan di sisi lain di dalamnya memiliki logika topdown, dalam arti penurunan alternatif kebijakan yang abstrak atau makro menjadi tindakan konkrit atau mikro.

Menurut Mazmanian dan Sabatier dalam Tahir (2014:56), Rinaldi (2018) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan dipahami melalui tiga perspektif yang berbeda, yaitu pembuat kebijakan, pejabat pelaksana di lapangan dan aktor individu selaku kelompok target. Kepatuhan pelaksana diukur dengan cara melihat kesesuaian perilaku pelaksana dengan kewajiban yang dilaksanakan.

Menurut Ripley dan Franklin dalam Winarno (2016:134), Wibowo (2018) berpendapat bahwa implementasi merupakan apa yang terjadi setelah undang-undang ditetapkan yang memberikan otoritas program,

kebijakan, keuntungan (benefit), atau suatu jenis keluaran yang nyata (tangible output).

Dari berbagai definisi diatas maka dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan adalah suatu tujuan atau sasaran yang sudah ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan untuk diproses suatu kegiatan yang dilakukan oleh berbagai aktor dan mendapatkan hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri

## **2.7 Unsur – Unsur Implementasi Kebijakan**

Menurut Tachjan (2006:28) dalam Egziabher and Edwards (2017) menjelaskan tentang unsur-unsur dari implementasi kebijakan yang mutlak dan harus ada, yaitu:

### **a. Unsur pelaksana**

Unsur pelaksana adalah implementor kebijakan, sebagai mana yang dijelaskan Dimock dalam Tachjan (2006:28), Egziabher and Edwards (2017) Pelaksanaan kebijakan merupakan pihak-pihak yang menjalankan kebijakan yang terdiri dari penentuan tujuan dan sasaran organisasional, analisis serta perumusan kebijakan dan strategi organisasi, pengambilan keputusan, perencanaan, penyusunan program, pengorganisasian, penggerakan manusia, pelaksanaan operasional, pengawasan serta penilaian.

### **b. Adanya Program Yang Dilaksanakan**

Suatu kebijakan publik tidak mempunyai arti penting adanya tindakan yang nyata dilakukan dengan berbagai program atau kegiatan. Program atau kegiatan merupakan rencana yang komprehensif yang sudah menggambarkan sumber daya yang digunakan dan terpadu dalam satu kesatuan.

c. Target Group Atau Kelompok Sasaran

Target group atau kelompok sasaran adalah sekelompok orang atau organisasi dalam masyarakat yang akan menerima barang atau jasa yang akan dipengaruhi perilakunya oleh kebijakan.

## **2.8 Implementasi Kebijakan Publik**

Keberhasilan untuk memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang penerapan kebijakan publik, diperlukan pemahaman tentang faktor-faktor yang mempengaruhinya. Akibatnya, model kebijakan diperlukan untuk membuat konsep implementasi kebijakan lebih mudah dipahami. Ada banyak model yang dapat digunakan untuk menganalisis implementasi kebijakan. Akan tetapi, peneliti memilih model implementasi kebijakan menurut Merilee S. Grindle dalam Subarsono (2014:11), Darmawan (2020) lebih dikenal dengan pendekatan top-down. Pendekatan ini dikenal dengan: *Implementation is A Political and Administrative Process*. Menurut Grindle variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik meliputi dua hal: pertama, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (design) dengan merujuk pada aksi kebijakannya. Kedua, apakah tujuan kebijakan tercapai.

Tolok ukurnya dilihat dari dua faktor: 1) impact atau efek pada masyarakat secara individu dan kelompok; 2) tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran.

Oleh karena itu Grindle menjelaskan implementasi melalui model top-down dengan mengutarakan bahwa implementasi merupakan proses umum tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu. Grindle menekankan bahwa implementasi kebijakan merupakan proses politik dan administrasi pemerintahan. Implementasi kebijakan dapat dimulai saat sasaran telah ditetapkan, program kegiatan telah tersusun dengan baik, pendanaan telah dialokasikan untuk mencapai tujuan. Implementasi kebijakan merupakan hal menarik untuk dibahas karena perkembangannya meliputi pergerakan politik dan administrasi pemerintahan.

Dalam pembahasan implementasi kebijakan maka sangat erat hubungannya dengan penilaian program yang dijalankan oleh kerjanya studi mengenai proses implementasi kebijakan hampir selalu melibatkan penilaian dan analisis terhadap program yang telah dirancang untuk mencapai tujuan kebijakan yang lebih luas. Keberhasilan pada implementasi kebijakan dapat dievaluasi melalui pengukuran hasil program terhadap tujuan kebijakan. Keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhir (*outcomes*), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin diraih. Grindle memiliki dua pertanyaan mendasar mengenai implementasi kebijakan

yakni efek yang dimiliki oleh konten kebijakan publik pada implementasinya dan kedua mengenai konteks yakni konteks politik dan administrasi dalam mempengaruhi implementasi kebijakan. Grindle menjelaskan lebih lanjut mengenai konten dan konteks dalam implementasi kebijakan. Konten mencakup hal yang mempertanyakan kesesuaian design dengan implementasi kebijakan yang dilaksanakan, melihat pencapaian tujuan kebijakan dengan melihat efek yang terjadi di masyarakat serta perubahannya.

Menurut Grindle Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, ditentukan oleh tingkat implementability kebijakan itu sendiri yang terdiri atas *Content of Policy* dan *Context of Policy*.

Isi kebijakan (*Content of policy*) ini antara lain meliputi:

- a. Kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi (*Interest Affected*).
- b. Tipe manfaat (*Type of Benefits*).
- c. Derajat perubahan yang ingin dicapai (*Extent of Change Envision*).
- d. Letak pengambilan keputusan (*Site of Decision Making*).
- e. Pelaksana program (*Program Implementor*).
- f. Sumber-sumber daya yang digunakan (*Resources Committed*).

Faktor kedua yaitu konteks kebijakan (*context of policy*). Aspek-aspek yang terdapat dalam konteks kebijakan adalah :

- a. Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, dan strategi dari aktor yang terlibat (*Power, Interest, and Strategy of - Actor Involved*)

- b. Karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa (*Institution and Regime Characteristic*)
- c. Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana (*Compliance and Responsiveness*)

## **2.9 Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum**

Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada Bab II menjelaskan bahwa peraturan ini berasaskan ketaqwaan dan keimanan kepada Tuhan Yang Maha Esa dengan memperhatikan nilai-nilai budayanya, susila, keadilan, perlindungan hukum, dan kepastian hukum. Maka maksud dari Peraturan Daerah ini sebagai pedoman bagi Pemerintah Daerah dalam mengawasi, mencegah, dan menindak setiap kegiatan yang mengganggu ketenteraman dan ketertiban di Kota Medan. Hal ini bertujuan untuk untuk menambahkan kesadaran masyarakat dalam menciptakan, menjaga dan memelihara ketenteraman dan ketertiban umum yang ada.

Peraturan Daerah ini memiliki Hak dan kewajiban masyarakat yang sama untuk setiap orang atau badan dalam merasakan dan menikmati segala bentuk dan gangguan dalam menjalankan segala kegiatan yang sesuai dengan norma-norma yang berkembang dalam kehidupan masyarakat yang tentram.

Di Kota Medan masih banyak penyalahgunaan trotoar khususnya di daerah Jalan Gaperta, Depan Kampus USU dan Depan Mall Center Point.

Trotoar yang seharusnya menjadi tempat pejalan kaki namun disalahgunakan menjadi tempat pedagang kaki lima (PKL) dan sebagai tempat parkir oleh kendaraan bermotor dan mobil. Penyalahgunaan trotoar bertentangan dengan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada pasal 8 tentang tertib jalan, lalu lintas dan angkutan jalan ayat 1 yang berbunyi “Setiap pejalan kaki wajib berjalan ditempat yang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum mengatur tentang segala aktivitas publik yang mungkin sering bersinggungan dan menyebabkan ketidaknyamanan sesama masyarakat. Pasal yang sesuai dengan ketertiban umum pada tertib jalan terdapat pada pasal 7 yang berisi : Ketertiban Umum dalam Peraturan Daerah ini, meliputi:

- a. tertib jalan, lalu lintas, dan angkutan jalan;
- b. tertib jalur hijau, taman, dan tempat umum;
- c. tertib sungai, situ/danau, selokan atau saluran air dan waduk;
- d. tertib bangunan;
- e. tertib pemilik dan penghuni bangunan;
- f. tertib usaha pariwisata;
- g. tertib tempat usaha dan usaha tertentu;
- h. tertib kesehatan;
- i. tertib kependudukan; dan

j. tertib sosial.

Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada pasal 12 sudah dijelaskan bahwa “Setiap orang atau badan dilarang membongkar/menaikkan barang/muatan kendaraan di jalan umum dan trotoar” yang dimana sudah dijelaskan bahwa di jalan umum atau trotoar dilarang membongkar atau menaikkan barang atau muatan kendaraan karena itu akan mengganggu pengguna jalan umum maupun trotoar khususnya pejalan kaki.



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis Penelitian**

Jenis Penelitian ini menggunakan penelitian Pendekatan Deskriptif dengan analisis Kualitatif. Menurut Izharisyah (2020) dalam Amalia dkk (2022), pendekatan deskriptif dengan analisis kualitatif yang merupakan prosedur pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan keadaan sekitar dengan objek penelitian secara rinci berdasarkan fakta – fakta yang ada pada sekarang.

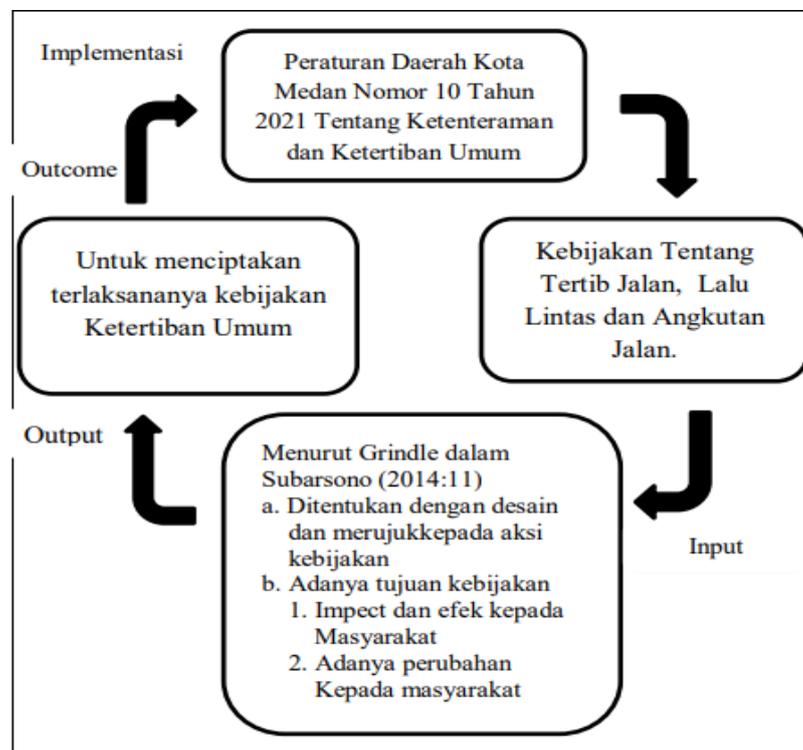
Menurut Sugiyono (2018, hal. 26–27) dalam Amalia dkk (2022), metode penelitian deskriptif kualitatif, yang menjadi instrumennya adalah peneliti itu sendiri sehingga untuk menjadi instrument maka penelitian harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas, sehingga mampu bertanya, menganalisis, memotret dan mengkonstruksi obyek yang diteliti menjadi lebih jelas dan bermakna. Dalam penelitian kualitatif, pengumpulan data tidak dipandu oleh teori, tetapi dipandu oleh fakta-fakta yang ditemukan pada saat penelitian di lapangan.

Menurut Sugiyono (2018, hal. 86) dalam Nirwana dkk (2022), Pendekatan Deskriptif adalah suatu penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel lain.

Dapat disimpulkan bahwa Pendekatan Deskriptif Kualitatif adalah suatu penelitian untuk mengetahui nilai variabel yang dibekali dengan teori dan wawasan dalam memecahkan masalah yang sesuai dengan fakta-fakta saat penelitian di lapangan.

### 3.2 Kerangka Konsep

Kerangka konsep dibuat untuk meningkatkan arah penelitian dan mempermudah penyusunan skripsi dan penilaian. Berdasarkan judul penelitian, maka Batasan-batasan konsep yang dipakai dalam penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut :



**Gambar 3.2.** Kerangka Konsep

### 3.3 Definisi Konsep

Definisi konsep mencakup istilah dan definisi yang digunakan untuk menggambarkan secara abstrak sejumlah kejadian, keadaan, kelompok,

atau individu yang menjadi perhatian ilmu sosial dan secara abstrak dari sejumlah karakteristik jumlah kejadian, keadaan, kelompok, atau individu tertentu. Konsep yang digunakan untuk penelitian yang akan diteliti diambil dari deskripsi di atas. Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya Ketertiban Umum di Kota Medan, digunakan konsep sebagai berikut :

1. Kebijakan Publik suatu keputusan kebijaksanaan yang diambil seorang atau sekelompok orang dalam suatu lingkungan untuk mewujudkan tujuan-tujuan tertentu di dalam masyarakat
2. Implementasi kebijakan adalah suatu tujuan atau sasaran yang sudah ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan untuk diproses suatu kegiatan yang dilakukan oleh berbagai aktor dan mendapatkan hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri
3. Implementasi kebijakan publik menurut Grindle dalam Subarsono (2014:11), Terdapat dua indikator yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik yaitu : pertama Ditentukan dengan desai dan merujuk kepada aksi kebijakan dan kedua adanya tujuan kebijakan sesuai dengan faktor yang ada seperti impect atau efek kepada masyarakat dan adanya perubahan kepada masyarakat.
4. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum Pasal 8 Ayat 1 yang berbunyi “

Setiap pejalan kaki wajib berjalan di tempat yang telah di tentukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

### 3.4 Kategorisasi

Kategorisasi berhubungan sebagaimana subjek dan objek penelitian ini. Kategorisasi yang ditentukan merupakan campuran dari beberapa indikator sesuai dengan teori yang digunakan dalam penelitian ini.

*Tabel 3.4.* Kategorisasi Penelitian

No	Kategorisasi	Indikator
1.	Implementasi Kebijakan Publik	Menurut Grindle dalam Subarsono (2014:11) terdapat dua indikator implementasi kebijakan yaitu: a. Ditentukan dengan desain dan merujuk kepada aksi kebijakan b. Adanya tujuan kebijakan 1. Impact dan efek kepada masyarakat 2. Adanya perubahan kepada masyarakat
2.	Tertib Jalan dan Ketertiban Umu	Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum Pada Pasal 8 1. Setiap pejalan kaki wajib berjalan di tempat yang telah ditentukan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan 2. Setiap pejalan kaki yang menyebrang jalan wajib

		<p>menyebrang ditempat penyebrangan yang telah ditentukan.</p> <p>3. Dalam hal belum tersedia fasilitas tempat penyebrangan maka pejalan kaki berhak menyebrang di tempat yang di pilih dengan memperhatikan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lainnya.</p>
--	--	--

### 3.5 Informan Atau Narasumber

Untuk mendapatkan dan melengkapi data, maka peneliti menggunakan narasumber atau ke informan. Adapun narasumber atau informan dalam penelitian ini adalah :

a. Nama : Julius Simarmata

Usia : 22 Tahun

Jabatan : Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan

Alamat : Jl. Relu Gg Danau Toba No.11

b. Nama : Fajar Sahlan

Usia : 24 Tahun

Jabatan : Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan

Alamat : Jl. Pembangunan No.30, Helvetia Timur

c. Nama : Samuel Sidabalok

Usia : 24 Tahun

Jabatan : Mahasiswa

Alamat : Jl. A.H Nasution No.124

d. Nama : Naomi Pakpahan

Usia : 22 Tahun

Jabatan : Mahasiswa

Alamat : Jl. Danau Lindu No.13

e. Nama : Rizky Ramadhan

Usia : 25 Tahun

Jabatan : Staff Miniso Center Point

Alamat : Jl. Budi Luhur Gg Ikhlas No. 16

### **3.6 Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2018, hal. 72), Nirwana and Izharsyah (2022) Teknik atau metode pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah Teknik Wawancara, wawancara adalah pertemuan yang dilakukan oleh dua orang untuk bertukar informasi maupun suatu ide dengan cara tanya jawab, sehingga dapat dikerucutkan menjadi sebuah kesimpulan atau makna dalam topik tertentu.

Menurut Syafruddin dalam Sandu Siyoto dan M. Ali Sodik (2015), Ratnaningt dkk (2023), bahwa pengumpulan data penelitian memang perlu dipantau agar data yang diperoleh terjaga tingkat validitas dan reliabilitasnya

Dapat disimpulkan bahwa teknik pengumpulan data adalah pengumpulan data dalam penelitian menggunakan teknik wawancara untuk memberikan informasi agar data yang diperoleh valid.

Untuk mendapatkan data dan informasi, peneliti harus mengumpulkan informasi dari orang-orang yang terlibat dalam kegiatan penelitian. Untuk tujuan ini, peneliti menggunakan metode pengumpulan data berikut

- a) Data Primer adalah pengumpulan data yang dilakukan atau diperoleh secara langsung dilapangan atau tempat penelitian melalui wawancara suatu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi yang diambil dari sumber data secara langsung melalui pertanyaan atau dialog dengan satu orang atau lebih, terkait objek penelitian.
- b) Data Sekunder adalah teknik pengumpulan data lapangan dengan menghimpun dan mengalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, maupun elektronik. Dokumen yang diperoleh kemudian dianalisis, dibandingkan dan dipadukan membentuk suatu kajian yang sistematis, padu dan utuh. Data yang diambil bisa diperoleh dari buku dan referensi, serta naskah lain yang mendukung dalam analisa data. Dokumen elektronik seperti pengambilan dokumentasi di lapangan saat penelitian.

### **3.7 Teknik Analisis Data**

Menurut Sugiyono, (2018, hal. 335) dalam Nirwana and Izharsyah (2022), yang dimaksud dengan teknik analisis data adalah proses mencari data, menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam

unitunit, melakukan sintesis, menyusun ke dalam pola memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang lain. Menurut

Mujahiddin, (2018) dalam Nirwana and Izharsyah (2022) Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah Analisis data induktif adalah penarikan kesimpulan yang berangkat dari fakta-fakta khusus, untuk kemudian ditarik kesimpulan secara umum. Adapun langkah-langkah untuk menganalisis data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut: Pengumpulan Data, Reduksi Data, Display Data.

Dapat disimpulkan bahwa teknik analisis data adalah membuat kesimpulan yang dapat dipahami oleh diri sendiri melalui data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentas.

### **3.8 Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan Jalan Pinang Baris, Lalang, Kecamatan Medan Sunggal Kota Medan Sumatera Utara. Dengan rentang waktu penelitian dimulai dari bulan Maret sampai bulan Mei 2024

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **4.1 Hasil Penelitian**

##### **4.1.1 Dinas Perhubungan**

Gambaran umum Dinas Perhubungan Kota Medan sebelum tahun 2002 semula bernama cabang Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (LLAJR) yang berada dibawah induk LLAJR tingkat provinsi Sumatera Utara dengan peraturan pemerintah No.32 tahun 2002 tentang penyerahan sebagian dari wewenang pemerintahan pusat tentang lalu lintas angkutan jalan kepada daerah provinsi dan kabupaten kota yang sampai sekarang dikenal dengan nama Dinas Perhubungan Kota Medan (Dishub Kota Medan).

Visi Dinas Perhubungan Kota Medan adalah tercapainya transportasi kota Medan yang handal, nyaman dan manusiawi di Sumatera Utara. Misi Dinas Perhubungan Kota Medan adalah:

- a. Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia baik aparatur maupun masyarakat
- b. Mewujudkan sistem angkutan masal terpadu.
- c. Menyediakan aksesibilitas transportasi bagi semua golongan.
- d. Meningkatkan efesiensi dan efektifitas kinerja pelayanan transportasi.
- e. Mempromosikan transportasi yang tertib, selamat dan ramah

Sesuai dengan Peraturan Walikota Medan No 63 Tahun 2017, tentang Rincian Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Medan, telah diatur tugas dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Medan:

- a. Dinas merupakan unsur pelaksanaan pemerintah daerah, yang dipimpin oleh Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.
- b. Dinas mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintah daerah dibidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Adapun Fungsi Dinas Perhubungan Kota Medan adalah:

- a. Perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan.
- b. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan.
- c. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan urusan pemerintahan bidang perhubungan.
- d. Pelaksanaan administratif Dinas Perhubungan sesuai dengan lingkup tugasnya
- e. Pelaksanaan tugas pembantuan berdasarkan atas peraturan perundang- undangan.
- f. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

Sumber daya manusia, juga dikenal sebagai "pegawai", adalah seseorang yang bekerja untuk sebuah organisasi dan

berfungsi sebagai penggerak, pemikir, dan perencana untuk mencapai tujuan organisasi. Sumber daya manusia sangat penting bagi setiap organisasi karena pentingnya dalam menentukan apakah suatu organisasi berkembang atau tidak. Penyelenggaraan urusan perhubungan selama Tahun 2021, secara kelembagaan digerakkan oleh sumber daya kepegawaian sebagai berikut :

**Tabel 4.1.1.** Kualifikasi Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan

NO	URAIAN	JUMLAH (ORANG)	Persentase (%)
1.	Jumlah Pegawai	286	100
2.	Kualifikasi menurut Pendidikan :		
	2.1 SLTA sederajat	95	33.21
	2.2 D-III	20	6.99
	2.3 S1	152	53.14
	2.4 S2	19	6.64
3.	Kualifikasi menurut Golongan :		
	3.1 Gol. I	17	5.68
	3.2 Gol. II	127	61.04
	3.3 Gol. III	135	32.47
	3.4 Gol. IV	7	0.81
4.	Kualifikasi menurut Jabatan :		
	4.1 Eselon II	1	4.00
	4.2 Eselon III	5	20.00
	4.3 Eselon IV	19	76.00

**Sumber :** Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Medan TA  
2021-2026

Berdasarkan profil kepegawaian tersebut di atas diketahui PNS Dinas Perhubungan berdasarkan tingkat pendidikan, sebagian besar, yaitu 152 orang (53,14 %) adalah tingkat pendidikan S1 sederajat selanjutnya 95 orang (33,21 %) memiliki tingkat

pendidikan SLTA selanjutnya 20 orang (6.99 %) memiliki tingkat pendidikan D.III dan 19 orang (6.64 %) memiliki tingkat pendidikan S-2.

Namun berdasarkan data yang ada, dari 286 pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan hanya 10 orang (1,62 %) yang mempunyai latar belakang pendidikan formal di bidang transportasi dan 10 orang (1,62 %) yang pernah mengikuti kursus teknis/fungsional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sebanyak 23 orang (3,73 %). Hal ini menunjukkan masih relatif rendahnya kompetensi pegawai untuk mendukung penyelenggaraan pembangunan kota di bidang perhubungan pada masa yang akan datang.

Selanjutnya jika diamati berdasarkan kualifikasi golongan, maka diketahui bahwa sebagian besar pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan (32.47 %) atau 135 orang adalah Golongan III, 127 orang (61.4 %) Golongan II, 17 orang (5,68 %) Golongan I dan sisanya 7 orang (0,81 %) adalah pegawai Golongan IV. Berdasarkan kualifikasi jabatan, pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan sebagian besar sebanyak 19 orang (76 %) Eselon IV, 5 orang (20 %) Eselon III dan 1 orang (4 %) Eselon II.

Dari aspek pengetahuan teknis transportasi, dari 616 pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan hanya 10 orang (0,02%) yang mempunyai latar belakang pendidikan formal dibidang transportasi

dan 26 orang (0,05%) yang pernah mengikuti kursus teknis/fungsional Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) sebanyak 36 orang (0,08%). Hal ini menunjukkan rendahnya kompetensi pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan

**Tabel 4.1.1** Jumlah Pegawai Yang Mengikuti Diklat Teknis/Fungsional sampai dengan Tahun 2020

No	Nama/Jenis Pendidikan Latihan Teknis	Jumlah Orang
1	Pembekalan Kepala Dinas	1
2	Orientasi Tingkat I Lalu Lintas Angkutan Jalan (OLLAJ I)	-
3	Orientasi Tingkat II Lalu Lintas Angkutan Jalan (OLLAJ II)	1
4	Orientasi LLASDP	-
5	Orientasi Pelabuhan	-
6	Pembantu Syahbandar	-
7	Manajemen Terminal Angkutan Jalan (MTAJ)	7
8	Surveior Supervisi LLAJ	-
9	Otomotif	-
10	Manajemen Angkutan Umum (Mau)	-
11	Manajemen Lalu Lintas (MLL)	4
12	Perencanaan Jaringan Transportasi	2
13	Analisis Dampak Lalu Lintas (Andall)	3
14	Teknik Pengumpulan dan Pengolah Data	1
15	Patroli Pengawasan	-
16	Pengujian Kendaraan Bermotor	9
17	PPNS LLAJ	39
18	Pendidikan Formal di Bidang Transportasi	10
	<b>Jumlah</b>	<b>77</b>

**Sumber :** Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Medan TA 2021-2026

Prasarana Jalan merupakan kelengkapan jalan yang harus disediakan oleh Dinas Perhubungan guna mendukung kelancaran dan keselamatan pengguna jalan. Sampai dengan Tahun 2020, Dinas Perhubungan telah melakukan pemasangan perlengkapan jalan yang tersebar di Kota Medan dengan rincian sebagai berikut :

**Tabel 4.1.1** Jumlah Perlengkapan Jalan Tahun 2020

No	Prasarana Jalan	Jumlah
1.	Rambu: ➤ Rambu Peringatan ➤ Rambu Larangan ➤ Rambu Perintah ➤ Rambu Petunjuk	3.333 Unit 446 Unit 1.467 Unit 668 Unit 728 Unit
2.	Marka Jalan	290.642 M <sup>2</sup>
3.	Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) ➤ Traffict Light ➤ Warning Light ➤ Traffict Pedestrian	114 Unit 84 Unit 7 Unit
4.	Delineator	2.300 Unit
5.	Halte	51 Unit
6.	Jembatan Penyeberangan	5 Unit
7.	Zebra Cross	306 Unit
8.	Speed Hump	5.232 M <sup>3</sup>
9.	Water Block	300 Buah
10.	Papan nama jalan	5.809 Buah

**Sumber** : Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Medan  
TA 2021-2026

Analisa lingkungan internal Dinas Perhubungan Kota Medan dilakukan untuk mengidentifikasi berbagai kekuatan yang tersedia seperti struktur organisasi, sumberdaya manusia, prasarana dan sarana; serta berbagai kelemahan yang dapat menghambat upaya mewujudkan visi, misi, tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan dalam lima tahun mendatang (2021-2026). Analisa lingkungan internal di Dinas Perhubungan meliputi identifikasi terhadap kekuatan dan kelemahan yang dimiliki, meliputi:

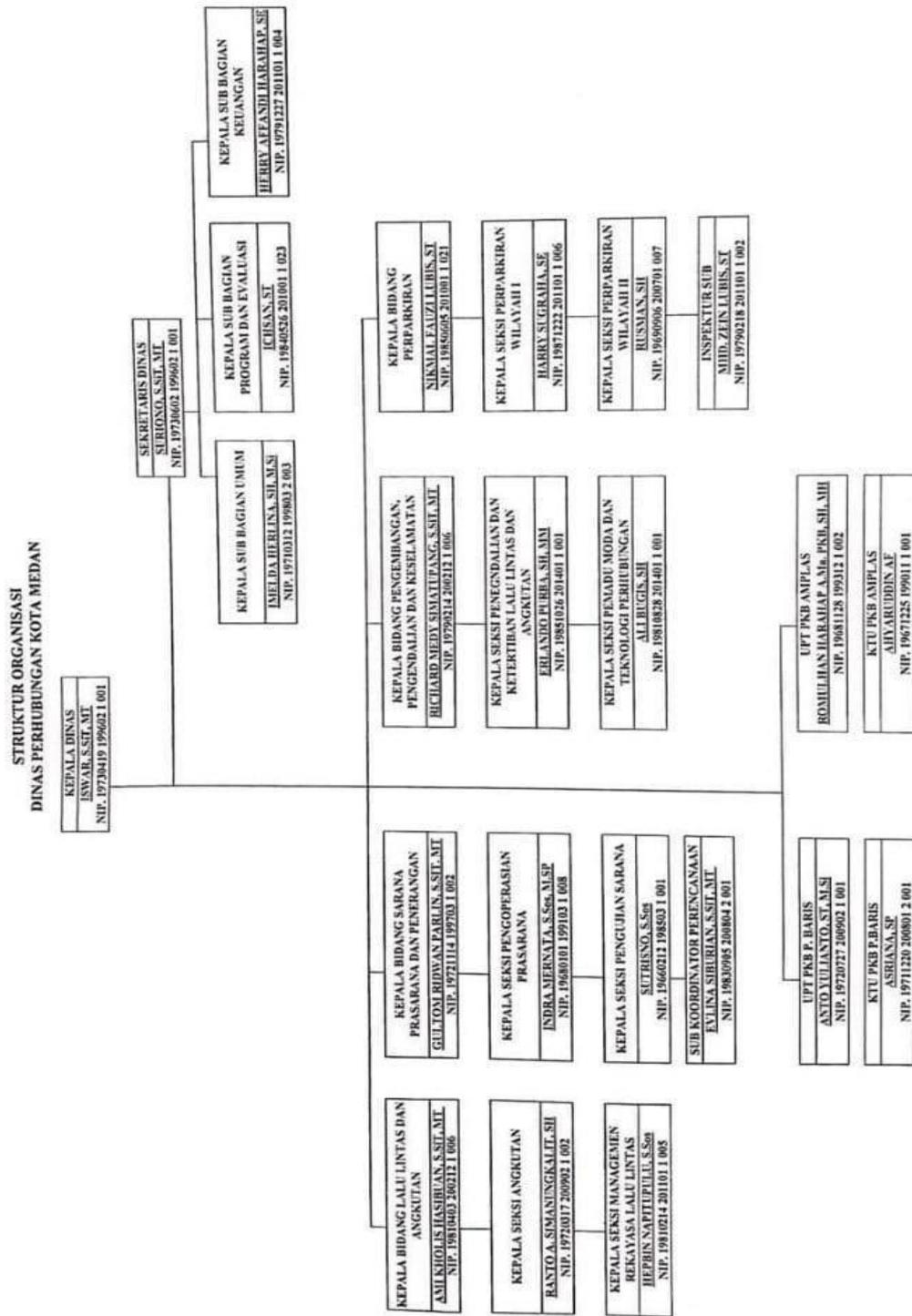
1. Kekuatan (Potensi) yang dimiliki di Perhubungan, yaitu:

- a. Jumlah pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan yang memadai;
  - b. Sarana operasional Dinas Perhubungan Kota yang memadai;
  - c. Tingginya motivasi pegawai dalam meningkatkan kinerja;
  - d. Sarana operasional Dinas Perhubungan Kota Medan yang memadai;
  - e. Terdapatnya pegawai dengan latar belakang tenaga ahli transportasi.
2. Kelemahan (kendala) yang ada di Dinas Perhubungan, yaitu:
- a. Rendahnya kualitas SDM Dinas Perhubungan Kota Medan;
  - b. Kurang memadainya prasarana kantor Dinas Perhubungan;
  - c. Belum tertatanya manajemen perencanaan dan penganggaran berbasis kinerja;
  - d. Belum terisinya struktur organisasi sesuai dengan latar belakang pendidikan;
  - e. Lemahnya kemampuan koordinasi dan komunikasi publik

Identifikasi dan analisa lingkungan eksternal Dinas Perhubungan Kota Medan dilakukan untuk mencatat dan mengkaji peluang yang tersedia dan ancaman yang mungkin muncul dalam mewujudkan visi, misi, tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan dalam lima tahun mendatang (2021- 2026). Dari hasil identifikasi dan analisa lingkungan eksternal, peluang dan ancaman

yang harus dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam menjalankan tupoksi adalah sebagai berikut:

1. Peluang, yang tersedia bagi Dinas Perhubungan, yaitu:
  - a. Aplikasi UU. No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yang mendukung peran Dishub dalam penyelenggaraan perhubungan;
  - b. Adanya dukungan yang kuat dari Walikota/Wakil Walikota terhadap Dinas Perhubungan;
  - c. Berkembangnya ilmu pengetahuan dan teknologi informasi yang mendukung peran Dinas Perhubungan;
  - d. Tingginya apresiasi para pemangku kepentingan terhadap peran Dishub dalam penyelenggaraan perhubungan;
  - e. Tingginya perkembangan dan dinamika kehidupan sosial, ekonomi dan budaya daerah.
2. Ancaman atau Tantangan, yang dihadapi Dinas Perhubungan antara lain, yaitu:
  - a. Lemahnya koordinasi antar SKPD;
  - b. Meningkatnya tuntutan masyarakat tentang penyelenggaraan perhubungan yang partisipatif, transparan dan akuntabel;
  - c. Belum terpadunya sistem pengendalian dan evaluasi pelaksanaan program dan kegiatan;
  - d. Rendahnya disiplin masyarakat berlalu lintas;
  - e. Rendahnya Kesadaran Swasta, Operator, Investor dibidang Transportasi.



Gambar 4.1.1 Strukur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan

#### **4.1.2 Wilayah Tempat Tertib Jalan**

Secara observasi penelitian yang penulis lakukan berada di daerah Universitas Sumatera Utara dan Depan Mall Center Point. Pada lokasi di Universitas Sumatera Utara tepatnya di daerah trotoar serta jalan umum yang di daerah pinggiran jalan banyak terdapat Pedagang yang berjualan di Pinggir jalan dan trotoar sebagai tempat menaruh meja dan kursi untuk pembeli yang ingin makan ditempat.

Trotoar yang seharusnya menjadi tempat untuk para pejalan kaki disalahgunakan oleh masyarakat yang tidak bertanggung jawab sehingga membuat para pejalan kaki harus berjalan di pinggir jalan yang tidak aman. Bukan hanya dipenuhi pedagang kaki lima tetapi masih ada trotoar yang berlubang sehingga para pejalan kaki harus memperhatikan langkah kaki agar tidak jatuh karena ada lubang ditrotoar. Keselamatan pejalan kaki terganggu dikarenakan pejalan kaki harus berjalan dipinggir jalan sehingga membuat resiko bagi pejalan kaki dengan pengguna jalan yang membawa kendaraan.

Penulis juga melakukan observasi di daerah depan Mall Center Point, penulis melihat banyaknya kendaraan bermotor yang parkir diatas trotoar sehingga menghambat para pejalan kaki. Bukan hanya parkir liar tetapi ada juga pedagang kaki lima yang berjualan diatas trotoar sehingga trotoar yang digunakan untuk pejalan kaki

terganggu dengan adanya parkir liar dan juga pedagang kaki lima. Trotoar yang sudah tidak layak lagi digunakan untuk pejalan kaki dikarenakan banyaknya lubang diatas trotoar serta genangan air disaat hujan turun.

## 4.2 Pembahasan

Pada bagian ini, diuraikan mengenai hasil dan pembahasan data yang telah diperoleh dari lapangan baik secara langsung melalui wawancara, maupun tidak langsung melalui bahan tertulis dan observasi yang dilakukan pada saat penelitian mengenai kebijakan Terib Jalan. Hasil dari observasi dan wawancara dalam penelitian ini akan dianalisis sesuai dengan fokus penelitian yang telah di tetapkan. Implementasi Kebijakan Terib Jalan Dalam Upaya Ketertiban Umum Di Kota Medan yang akan di analisa oleh peneliti dengan menggunakan teori implementasi yang dikemukakan oleh Merilee S. Grindle, yang dikenal dengan *Implementation as a Political and Administrative Process*. Fokus dalam penelitian ini berdasarkan dua dimensi penelitian dari model implementasi Merilee S. Grindle sebagai berikut :

### 4.2.1 Apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang ditentukan (design) dengan merujuk pada aksi kebijakannya.

Keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhir (*outcomes*), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin diraih. Grindle memiliki

dua pertanyaan mendasar mengenai implementasi kebijakan yakni efek yang dimiliki oleh konten kebijakan publik pada implementasinya dan kedua mengenai konteks yakni konteks politik dan administrasi dalam mempengaruhi implementasi kebijakan. Grindle menjelaskan lebih lanjut mengenai konten dan konteks dalam implementasi kebijakan. Konten mencakup hal yang mempertanyakan kesesuaian design dengan implementasi kebijakan yang dilaksanakan, melihat pencapaian tujuan kebijakan dengan melihat efek yang terjadi di masyarakat serta perubahannya.

Menurut Grindle Keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, ditentukan oleh tingkat implementability kebijakan itu sendiri yang terdiri atas *Content of Policy* dan *Context of Policy*. Isi kebijakan (*Content of policy*) ini antara lain meliputi:

**a. Kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi (*Interest Affected*).**

Kepentingan yang mempengaruhi menurut Grindle dalam Agustino (2016:142), menyatakan bahwa “berkaitan dengan kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan. Indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauh mana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya”.

Berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan, indikator ini beragumen bahwa suatu kebijakan selama pelaksanaan melibatkan kepentingan dan sejauh mana kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasi ini. Kepentingan kepentingan tersebut antara lain kepentingan Dinas Perhubungan Kota Medan, Mahasiswa dan Masyarakat.

Dinas Perhubungan merupakan suatu kelompok setiap bidang yang mempunyai kesamaan sifat, sikap, kepercayaan dan tujuan, dan anggotanya sepakat untuk bisa bersatu melindungi dan memperjuangkan kepentingan Dinas Perhubungan itu tersebut. Dalam melaksanakan kebijakan penyediaan perlengkapan jalan ini, Dinas Perhubungan memiliki peran sebagai aktor yang mempengaruhi kebijakan tentang penyediaan perlengkapan jalan seperti rambu-rambu, marka dan bentuk pengaruh dari Dinas Perhubungan tersebut adalah pembuatan perlengkapan jalan dan mencari solusi untuk jalan yang bermasalah atau yang terjadi kemacetan dijalanan.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Julius Simarmata Staff dari Bidang Lalu Lintas Angkutan menyatakan bahwa : kepentingan yang mempengaruhi dilaksanakannya ketertiban jalan yaitu untuk menciptakan ketertiban lalu lintas dan

memberikan kenyamanan serta rasa aman kepada pengendara maupun pejalan kaki.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas dan Angkutan menyatakan bahwa : kepentingan dalam menciptakan tertib lalu lintas dan kenyamanan serta rasa aman bagi pengendara ataupun siapapun yang menggunakan fasilitas jalan

Pemasangan fasilitas perlengkapan jalan adalah untuk meningkatkan keselamatan jalan dan menyediakan pergerakan yang teratur terhadap pengguna jalan. Fasilitas perlengkapan jalan memberi informasi kepada pengguna jalan tentang peraturan dan petunjuk yang diperlukan untuk mencapai arus lalu lintas yang selamat, seragam dan beroperasi dengan efisien.

Mahasiswa merupakan elemen masyarakat yang relatif aktif dalam mobilisasi. Sebagai bagian dari masyarakat intelektual, semestinya mahasiswa memiliki sikap dan menampilkan contoh yang baik dalam tertib lalu lintas. Hal ini juga dijelaskan melalui wawancara dengan Mahasiswa bernama Samuel Simarmata menyatakan bahwa : kepentingan yang mempengaruhi itu paling utama adanya keselamatan bagi pejalan kaki. Prioritas utamanya itu adanya ketertiban jalan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki dan mengurangi kecelakaan bagi pengendara di jalan.

Hal ini juga dijelaskan melalui wawancara bersama Naomi Pakpahan selaku Mahasiswa menyatakan bahwa: terdapat beberapa point pertama itu keselamatan bagi pejalan kaki. Prioritas utama itu adanya ketertiban jalan untuk meningkatkan keselamatan pejalan kaki di jalan raya dan mengurangi kecelakaan bagi pengendara di jalan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa Kepentingan yang mempengaruhi penting nya tertib jalan yaitu keselamatan bagi pejalan kaki dan pengendara yang ada di jalan. Meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dengan pengendara dapat mengurangi resiko kecelakaan yang terjadi di jalan dan juga mengurangi kemacetan di jalanan.

Dalam penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan telah menjadi keharusan bagi para pelaksana penegak hukum lalu lintas dan angkutan jalan, agar pelanggaran lalu lintas terus diminimalisir. Maka dari sisi kondisi tersebut perlu ditingkatkan pula peranan penegakan hukum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan jalan raya harus dilaksanakan dengan tertib dan menggunakan perlengkapan berkendara.

Untuk meningkatkan perilaku tertib lalu lintas diperlukan upaya semua stakeholder dalam mendorong peningkatan faktor

faktor yang mempengaruhi perilaku tertib dalam berlalu lintas. Berbagai bentuk usaha tersebut dapat dilakukan dengan edukasi, sosialisasi baik dimedia, amupun komunikasi interpersonal. Kegiatan lain yang dapat neingkatkan perilaku tertib lalu lintas adalah penguatan norma sosial yang dimulai dari lingkungan keluarga, kampus dan masyarakat sekitar.

**b. Tipe manfaat (*Type of Benefits*).**

Pada poin ini *Content of Policy* (isi kebijakan) menurut Merilee S. Grindle berupaya untuk menunjukan ataupun menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kepada banyak pelaku agar lebih mudah di implementasikan dibandingkan dengan kebijakan yang kurang bermanfaat.

Tipe manfaat yaitu menjelaskan dan menunjukkan bahwa suatu kebijakan memiliki beberapa jenis manfaat dalam keuntungan yang dihasilkan dari penerapan kebijakan tersebut. Dengan demikian, diharapkan para pejalan kaki yang terkena dampak peraturan tertib jalan akan mendapatkan keuntungan langsung dari pelaksanaannya .

Dalam pelaksanaan kebijakan, akan bermanfaat jika dinas terkait dapat melaksanakan peraturan dengan baik dan menjalankannya tugas-tugasnya. Misalnya, tempat atau lahan

yang dibuat oleh pemerintah harus sesuai dengan tujuan dan fungsinya. Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah baik itu program, peraturan, atau perundang-undang sebagai landasan hukumnya harus dapat memberikan hasil yang bermanfaat dan dampak positif serta dapat merubah kearah yang lebih baik dari hasil pengimplementasian. Setiap kebijakan tentunya memberikan suatu upaya ataupun usaha dari pemerintah untuk menjadikan sesuatu lebih baik lagi dan dapat menyelesaikan permasalahan yang ada serta bermanfaat bagi penggunanya.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan menyatakan bahwa : Manfaat dilaksanakannya kebijakan tertib jalan dapat dirasakan oleh pengendara maupun para pejalan kaki. Misalnya seperti para pengendara ataupun para pejalan kaki sudah taat terhadap lalu lintas itu maka akan menciptakan keselamatan atau memberikan rasa aman kepada pengendara maupun para pejalan kaki dan juga memberikan dampak tertib jalan kepada pengendara ataupun pejalan kaki untuk berhati – hati dalam berlalu lintas.

Hal serupa juga dijelaskan dengan wawancara Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas dan Angkutan mengatakan bahwa : adanya kebijakan itu untuk semua kebaikan bagi pihak pelaksanaan maupun pihak umum seperti masyarakat ataupun

pengguna jalan yang lain diluar instansi karena dapat menciptakan rasa aman serta rasa puas dalam berlalu lintas.

Kemudian peneliti juga mencoba mewawancarai Mahasiswa Pengguna Jalan bernama Samuel Sidabalok mengatakan bahwa : dampak positif yang dirasakan jika diberlakukannya tertib jalan yaitu adanya keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan dengan pengendara maupun pejalan kaki.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Rizky Ramadhan selaku Masyarakat mengatakan : manfaat atau dampak positif yaitu memberikan keamanan, meningkatkan keselamatan pejalan kaki maupun pengendara dan mengurangi kemacetan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa tipe manfaat atau dampak positif dari kebijakan tertib jalan adalah memberikan keselamatan dan rasa aman kepada masyarakat dalam berlalu lintas, manfaat tersebut bisa dirasakan jika masyarakat juga mematuhi rambu dan aturan berlalu lintas. Manfaat rambu-rambu bagi pengguna jalan adalah untuk memberi petunjuk kepada pengguna jalan agar mengetahui bentuk jalan, arah jalan, dan perintah jalan lainnya agar terhindar dari kecelakaan dan marabahaya lainnya.

**c. Derajat perubahan yang ingin dicapai (*Extent of Change Envision*).**

Menurut Merilee S. Grindle (2016:142 dalam Aziz (2019), indikator derajat perubahan yang diinginkan menjelaskan bahwa seberapa besar perubahan yang hendak atau ingin dicapai melalui suatu implementasi kebijakan harus mempunyai skala yang jelas. Sebuah kebijakan diharapkan dapat memberikan manfaat yang baik secara berkelanjutan. Suatu implementasi yang baik akan memberikan output yang baik untuk jangka waktu yang singkat maupun yang panjang secara terus menerus dan teratur.

Dalam suatu kebijakan dapat beberapa hal yang diperhitungkan dalam pengimplementasi suatu Peraturan Daerah, supaya harapan pelaksanaan berjalan dengan lancar. Dengan adanya harapan yang ada, Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan dapat memprediksi hasil dari Peraturan Daerah tersebut, Kondisi tersebut dibenarkan oleh Mahasiswa sebagai pengguna jalan. Hal ini dijelaskan dengan wawancara bersama Mahasiswa Samuel Sidabalok selaku Pengguna Jala mengatakan : Perubahan yang dicapai dalam implementasi ini kalau misalnya kita lihat dimana adanya kenyamanan, adanya keamanan serta paling utama adanya keselamatan untuk terlebih dahulu dicapai lalu baru bisa melakukan perubahan mengenai jalan namun terlebih dahulu ke pengendara pengguna jalan.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : perubahan yang ingin dicapai sebenarnya agar pengendara dapat menaati rambu – rambu lalu lintas ataupun marka yang berada di jalan. Bagi pengendara tidak asal menerobos lalu lintas atau rambu-rambu yang ada sehingga dapat menciptakan rasa aman ataupun nyaman bagi pengendara maupun pejalan kaki.

Berdasarkan wawancara tersebut dapat diketahui bahwa derajat perubahan yang diharapkan adalah adanya kesadaran bagi masyarakat untuk menaati rambu-rambu lalu lintas, hal ini diperkuat dengan pernyataan dari Mahasiswa bernama Naomi Pakpahan selaku pengguna jalan mengatakan bahwa : Perubahan yang ingin dicapai dalam suatu kebijakan yaitu membangun kesadaran masyarakatnya dengan mengedukasi penggunaan jalan termasuk pengendara kendaraan tentang pentingnya menghormati aturan yang ada untuk mengurangi kecelakaan terhadap pejalan kaki dengan mengurangi kecepatan kendaraan bermotor yang kadang padat.

Dalam suatu peraturan daerah merupakan hal yang biasa apabila memperkirakan suatu perubahan dari beberapa segi perhitungan, sama seperti Peraturan Daerah lainnya, Peraturan Daerah tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada Pasal 8 Tentang Tertib Jalan, Lalu Lintas dan Angkutan juga memiliki

perkiraan perubahan bagi penerima maupun yang tidak menerimanya. Hal ini membuat ukuran tersendiri dalam beberapa instansi untuk mengetahui seberapa jauh tingkat keberhasilan dalam pengeimplementasian Peraturan Daerah tersebut. Namun dalam faktor ini dinas terkait yaitu Dinas Perhubungan tidak memperhitungkan dari tingkat kesadaran penggunaan jalan yang melanggar kebijakan tertib jalan yang ada.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa perubahan yang hendak dicapai melalui implementasi kebijakan tertib jalan yaitu membangun kesadaran masyarakat dalam penggunaan jalan agar dapat merasakan keamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki maupun pengendara. Penting nya mematuhi rambu-rambu lalu lintas maupun marka yang sudah disediakan oleh dinas perhubungan untuk dapat menaati agar tidak terjadinya resiko dalam penggunaan jalan.

**d. Letak pengambilan keputusan (*Site of Decision Making*).**

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan mempunyai peranan penting dalam melaksanakan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang ingin di implementasikan. Letak pengambilan keputusan tentunya sangat erat kaitannya dengan para *Stakeholders* dimana setiap keputusan yang diambil dalam

menjalankan suatu kebijakan harus sesuai dengan peraturan dan ketentuan yang ada dan keputusan yang diambil tentu untuk kepentingan bersama.

Dinas Perhubungan selaku pengambil kebijakan harus memahami dasar hukum dari kebijakan penyediaan perlengkapan jalan ini dengan sangat baik, pemahaman ini mencakup seluruh instrumen dinas perhubungan khususnya bidang manajemen rekayasa lalu lintas, mulai dari atasan sampai bawahan harus memahami dengan baik kebijakan tersebut agar pelaksanaan kebijakan ini bisa berjalan dengan baik dan bisa sesuai dengan tujuan yang telah disepakati.

Berdasarkan wawancara dari Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : landasan kebijakan tertib lalu lintas itu berdasarkan manajemen lalu lintas yaitu berupa kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Letak pengambilan keputusan pada kebijakan tertib jalan dapat menentukan tercapainya tujuan kebijakan, ketika keputusan yang ditetapkan berjalan dengan baik maka tujuan dari kebijakan dapat tercapai dengan baik pula. Sesuai dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

pada pasal 132. Berdasarkan wawancara dengan Mahasiswa bernama Samuel Sidabalok mengatakan : landasan pelaksanaan kebijakan tertib jalan paling utama adalah keselamatan bagi para pejalan kaki. Sebagai prioritas utamanya infrastruktur yang ramah dan lebih baik lagi kesadaran masyarakat dan ditambah dengan penegakkan hukum yang adil.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara bersama Mahasiswa Naomi Pakpahan selaku Pengguna Jalan mengatakan : landasan mungkin berdasarkan prinsip dan faktor penting antara lain untuk keselamatan para pejalan kaki sebagai prioritas utamanya. Infrastruktur yang ramah seperti jalur untuk pejalan kaki dan pengendara dibedakan. Partisipasi masyarakat juga sangat diperlukan untuk mencakup pentingnya melibatkan masyarakat dalam perumusan kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa letak pengambilan keputusan melalui landasan kebijakan tertib jalan itu berdasarkan dari manajemen lalu lintas dalam mewujudkan keselamatan serta keamanan bagi pengguna jalan dengan pengendara. Serta perlunya partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib jalan berlalu lintas yang sesuai dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 132.

Bedasarkan uraian ataupun hasil pemaparan para informan mengenai Letak Pengambilan Keputusan adalah hal yang harus dilakukan dengan baik, dengan baiknya suatu pengambilan keputusan dari suatu instansi maka hasil dari kinerja dinas tersebut dalam pengimplementasian suatu peraturan daerah hasilnya akan baik juga.

**e. Pelaksana program (*Program Implementor*).**

Pelaksana Program adalah suatu hal yang penting dalam suatu kebijakan, karena pelaksana program adalah penggerak ataupun alat untuk mencapai suatu keberhasilan yang telah ditetapkan pada awal pembuatan kebijakan. Dapat dikatakan para pelaksana ini merupakan penyedia yang memberikan pelayanan bagi masyarakat di dalam suatu program, selain itu pelaksana program juga disebut sebagai tolak ukur untuk melihat sejauh mana program di implementasikannya.

Berdasarkan hasil wawancara dari Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sebenarnya banyak dalam hal penindakan yang dilakukan oleh Polisi dan Dinas Perhubungan Kota medan dalam bagian menegur dan juga masyarakat dapat menegur juga sesama pengguna jalan yang lain agar kita tertib berlalu lintas.

Hal ini juga dijelaskan oleh Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : bahwa yang terlibat dalam

pelaksanaan tertib jalan itu seluruh masyarakat, tidak hanya yang dewasa saja tetapi juga anak kecil, anak remaja, serta orang tua dan juga dinas yang terkait.

Dinas perhubungan merupakan aktor penting dalam kebijakan penyediaan perlengkapan jalan ini, kemudian terdapat beberapa stakeholder yang terlibat seperti Dinas Sumberdaya air, Bina Marga dan Bina Kontruksi dan Satlantas Kota Medan, namun peran dari dua instansi tersebut hanya sebatas koordinasi dalam penyelenggaraan pengawasan jalan atau rekayasa lalu lintas, untuk penyediaan perlengkapan jalan murni dari dinas perhubungan yang melaksanakan kebijakan tersebut. Bukan hanya instansi saja tetapi masyarakat juga merupakan pelaksana program, dimana masyarakat merupakan tolak ukur dalam melaksanakan kebijakan yang dibuat.

Berdasarkan hasil wawancara dari Mahasiswa bernama Samuel Sidabalok mengatakan : bahwa paling utama dalam pelaksana tertib jalan itu pastinya masyarakat yang membantu lebih baik lagi. Dinas Perhubungan, Kepolisian serta Satpol PP sebagai penertiban dalam tertib jalan tersebut.

Hal ini juga dijelaskan oleh Rizky Ramadhan selaku Masyarakat Pengguna Jalan yang mengatakan : Sudah pasti masyarakat dan instansi seperti Dinas Perhubungan.

Berdasarkan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa yang terlibat dalam pelaksanaan tertib jalan yaitu masyarakat yang mempunyai peran peting dalam menegur sesama masyarakat yang lain yang melanggar tertib lalu lintas. Bukan hanya masyarakat tetapi para Polisi juga berperan dalam penindakan dan Dinas Perhubungan juga memiliki peran yang sama seperti masyarakat yaitu menegur pengguna jalan.

Bedasarkan informasi yang didapatkan dari wawancara narasumber yang ada, bahwa pelaksana program sangat mempengaruhi dalam pelaksanaan tertib jalan, karena dalam suatu keberhasilan pelaksana program mempunyai peran penting dalam berjalannya suatu peraturan daerah.

**f. Sumber-sumber daya yang digunakan (*Resources Committed*).**

Dalam pelaksanaan ataupun pengimplementasian suatu kebijakan perlu didukung dengan adanya sumber daya yang dapat memberikan pengaruh positif dan berguna untuk mensukseskan dalam pelaksanaan suatu kebijakan ataupun program yang ada. Sumber daya yang memadai tentunya sangat membantu dalam pelaksanaan suatu kebijakan agar dapat berjalan dengan baik, maksimal, efektif dan efisien.

Pelaksanaan kebijakan akan berjalan dengan baik dan lancar apabila di dalam pelaksanaannya dilakukan oleh Sumber Daya

Manusia (SDM) yang mencukupi dan tentunya berkualitas. Dalam pencapaian tersebut tentu membutuhkan Sumber Daya Manusia yang sesuai dengan kemampuan yang memiliki dan kecukupan untuk menjalankan suatu kebijakan tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : pemerintah sudah melaksanakan yang namanya pelajaran sejak dini, menekankan kartu indonesia pintar. Dari situ kita ingin membangun Sumber Daya Manusia (SDM) yang baik namun tidak semuanya sama rata maksudnya itu belum sampai ditahap yang diinginkan tetapi kita tetap berusaha semuanya agar sama rata agar tidak ada perbedaan baik dari kalangan menengah maupun keatas karena pendidikan suatu kunci dari keberhasilan ataupun suatu kunci dari Sumber Daya Manusia yang baik. Dengan Kemudian Sumber Daya Manusia yang baik akan menciptakan kualitas-kualitas diri manusia tersebut dan mereka mungkin akan taat terhadap peraturan.

Sumber daya manusia di Dinas Perhubungan Kota Medan, terutama di bidang manajemen rekayasa lalu lintas, sebagian besar berasal dari akademi perhubungan, tetapi ada juga beberapa yang berasal dari umum. Untuk memperoleh sumber daya manusia yang berkualitas, unsur pendidikan formal menjadi

sangat penting, dan juga perlu didukung oleh pelatihan dan keterampilan.

Dalam penempatan pegawai di Dinas Perhubungan, latar belakang pendidikan harus diutamakan. Ini akan mendukung prinsip "orang yang tepat di tempatnya", yang berarti bahwa karyawan ditempatkan di tempat yang tepat sesuai dengan bidang keahliannya masing-masing. Faktor kedisiplinan, dedikasi, dan tanggung jawab, serta menjaga loyalitas kepada atasan dan mematuhi peraturan kepegawaian yang berlaku, adalah hal-hal yang tidak kalah pentingnya yang harus diperhatikan. Dalam pelaksanaan lapangan, pegawai atau staff yang berasal dari sejarawan memiliki peran, dan pegawai umum memiliki peran sebagai administrasi. Pengembangan sumber daya manusia sangat diperlukan dilingkungan Dinas Perhubungan, agar dalam menjalankan tugas-tugas teknis operasional berjalan lancar terutama untuk mewujudkan efektivitas dan efisiensi kerja sesuai dengan bidang tugas masing-masing secara struktural.

Sumber Daya merupakan hal yang sangat dibutuhkan dalam Peraturan Daerah tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum, dengan adanya suatu sumber daya yang baik membuat tertib jalan akan jauh lebih mempermudah dalam pengimplementasiannya.

Hal ini dijelaskan oleh Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sudah sesuai dengan

didukungnya sumber daya manusia yang ada. Kita juga udah membuat personel – personel yang berada dilapangan untuk menjaga setiap persimpangan. Misalnya ada yang melanggar lalu lintas kita dapat menegurnya langsung. Jadi sumber daya manusia udah didukung dengan tindakan profesionalitas.

Namun sarana dan prasarana sumber daya manusia kebijakan tertib jalan masih belum memadai. Berdasarkan wawancara dengan Mahasiswa Samuel Sidabalok mengatakan : belum sesuai dengan yang diinginkan karena memang belum sepenuhnya memadai. Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Masyarakat Rizky Ramadhan mengatakan : menurut saya sumber daya yang belum memadai seperti tidak adanya rambu-rambu lalu lintas ataupun beberapa petunjuk untuk pejalan kaki.

Berdasarkan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa sumber daya manusia dalam kebijakan tertib jalan ada yang sudah sesuai dan tidak sesuai. Dinas perhubungan mengatakan sudah sesuai dengan sumber daya manusia dikarenakan adanya personel personel Dinas Perhubungan dalam menjaga setiap persimpangan lalu lintas sehingga dapat menegur secara langsung namun menurut masyarakat belum sesuai dikarenakan masih banyak sumber daya manusia yang belum sepenuhnya memadai karena masih ada beberapa rambu – rambu lalu lintas yang tidak lengkap sehingga tidak memadai.

konteks kebijakan (*context of policy*).

**a. Kekuasaan, kepentingan-kepentingan, dan strategi dari aktor yang terlibat (*Power, Interest, and Strategy of - Actor Involved*)**

Menurut Merilee S. Grindle Kekuasaan, kepentingan-kepentingan dan strategi dari aktor yang terlibat. Menurut Merilee S. Grindle menjelaskan dalam suatu kebijakan perlu diperhitungkan pula kekuatan atau kekuasaan, kepentingan-kepentingan serta strategi yang digunakan oleh para aktor guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu implementasi kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sosialisasi yang kami lakukan yaitu dimulai dari tahap dasar seperti disekolah dasar, sekolah menengah pertama, sekolah menengah atas dan juga kemudian kita juga bersosialisasi menggunakan sosial media. Karena dizaman sekarang, zamannya teknologi yang dimana semuanya itu baik dari kalangan bawah seperti anak-anak pun sudah menggunakan handphone jadi salah satu yang mempermudah untuk memberikan informasi menggunakan sosial media dan juga kami Dinas Perhubungan berkolaborasi juga

dengan Porlantas setempat dalam sosialisasi. Jadi kita gak sendiri, kita berkolaborasi dengan aparat penegak hukum yang lainnya

Berdasarkan hasil dari wawancara Rizky Ramadhan selaku masyarakat pengguna jalan mengatakan : sosialisasi yang dapat dilakukan yaitu memasang spanduk didaerah trotoar dan juga rambu-rambu lalu lintas agar masyarakat dapat mengetahui. Hal ini juga dijelaskan dengan Mahasiswa Naomi Pakpahan selaku Pengguna jalan mengatakan: bahwa sosialisasi dapat dilakukan dapat menggunakan spanduk, vidiotron maupun baliho. Dapat juga memberikan informasi dalam bentuk iklan di TV dan sosial media lainnya.

Pada indikator ini melihat dari sosialisasi dari pelaksanaan tertib jalan. Kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat pada kebijakan tertib jalan adalah sosialisasi yang merupakan salah satu strategi dalam mencapai tujuan dalam pelaksanaan tertib jalan.

Berdasarkan Hasil wawancara dari Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : Strategi yang kita lakukan pertama, kita akan menegur pengendara tersebut sehingga kita tidak asal langsung menindak. Karena bagian penindakan dalam pelanggaran lalu lintas itu bukan bagian dari kita, Jadi sebenarnya penindakan itu dilakukan oleh kepolisian dan tugas dari Dinas Perhubungan hanya menegur pengguna jalan.

Penindakan dalam berlalu lintas telah diatur di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 281-282. Apabila masyarakat tidak mematuhi maupun melanggar ketertiban lalu lintas maka itu ada sanksi yang diberikan dan juga kepada pengendara yang tidak mematuhi aturan maka akan diberikan sanksi atau denda sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Mahasiswa Samuel Sidabalok selaku Pengguna Jalan mengatakan : untuk strateginya itu memang diurutkan dulu dari pengawasan yang dilakukan dengan patroli, penegakkan hukum, edukasi agar masyarakat itu menyadarinya. Kalau tidak sadar diberikan sanksi, sanksi itu juga bisa dijadikan seperti sistem peringatan.

Hal ini juga serupa dengan wawancara Masyarakat Rizky Ramadhan selaku Pengguna Jalan mengatakan : menegakkan hukum yang ketat dan peningkatan patroli serta pasrtisipasi masyarakat dalam pemantauan dan pelaporan terhadap pelanggaran lalu lintas

Berdasarkan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa sosialisasi dalam penyampaian kebijakan tertib jalan yaitu dengan bersosialisasi kepada sekolah dari tingkat dasar sampai menengah keatas yang berkolaborasi dengan porlantas setempat. Bukan hanya sosialisasi dengan sekolah tetapi menggunakan teknologi

yang semakin canggih yaitu menggunakan sosial media dan vidiotron dalam memberikan informasi mengenai tertib jalan. Sosialisasi merupakan salah satu dari strategi bukan hanya sosialisasi saja tetapi juga dengan penegakkan hukum yang adil serta melakukan peneguran bagi pengguna jalan yang melanggar serta partisipasi masyarakat dalam memantau dan melaporkan kepada pihak yang bertanggung jawab dalam pelanggaran lalu lintas.

**b. Karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa**  
*(Institution and Regime Characteristic)*

Lingkungan dimana suatu kebijakan dilaksanakan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya, maka pada bagian ini akan dijelaskan karakteristik dari lembaga yang akan turut mempengaruhi keberhasilan kebijakan. Dalam implementasi kebijakan yang telah dibuat, maka pelaksanaannya akan terlepas dari karakteristik atau peran dari pelaksana kebijakan itu sendiri.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : Pelaksanaan ketertiban jalan itu memang sudah sesuai, jadi pelaksanaan itu memang sesuai dengan peraturan – peraturan yang sudah dibuat dan kita tidak pernah melenceng dari peraturan yang ada.

Hal ini dijelaskan dengan wawancara Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan Mengatakan : karakteristik

atau peran pelaksana sebenarnya bukan hanya dari pihak berwajib tapi itu sebenarnya universal. Jadi setelah sosialisasi, kita juga kontribusi dan berkolaborasi agar menciptakan suatu kenyamanan dan keamanan. Pihak masyarakat juga ikut adil dan bukan hanya penegak hukum nya saja. Namun disini yang lebih ditekankan adalah penegakkan hukumnya seperti dinas-dinas yang terkait, Dinas Perhubungan dan juga pihak Kepolisian

Karakteristik lembaga dan peguasa yang baik untuk pelaksanaan kebijakan tertib jalan tidak hanya dibutuhkan oleh instansi yang terkait tetapi juga masyarakat dalam melaksanakan tertib jalan.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Masyarakat Rizky Ramadhan Pengguna Jalan mengatakan : karakteristik dalam kebijakan tertib jalan yaitu merencanakan peraturan lalu lintas yang memperhatikan pejalan kaki dan infrastruktur pejalan kaki seperti trotoar dan penyebrangan yang aman.

Karakter dari Dinas Perhubungan selaku instansi yang berkuasa dalam kebijakan ini cukup baik karena menjalin baik koordinasi dengan beberapa instansi yang terkait dalam kebijakan ini, instansi tersebut adalah Penegak Hukum, Kepolisian, Satpol PP. Karakter yang baik dari suatu instansi dapat menciptakan lingkungan yang baik di dinas perhubungan dan mempermudah

Dinas Perhubungan dalam mencapai tujuan dari kebijakan tersebut

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Mahasiswa Samuel Sidabalok selaku Pejalan Kaki mengatakan : Peran pelaksana seperti Penegakkan Hukum, Kepolisian, Dinas Perhubungan, Satpol PP untuk mengatur marka jalan, mengatur lalu lintas, mengatur pendidikan dan juga perencanaan infrastruktur jalan yang masih kurang. Paling utamanya itu bagaimana memperhatikan lingkungan itu tadi dan ada perlunya tata kota untuk melihat bagaimana lalu lintas yang lebih baik lagi.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa karakteristik pelaksanaan kebijakan tertib jalan sudah sesuai dengan peraturan yang ada. Karakteristik atau peran pelaksana tertib jalan dilakukan oleh Dinas perhubungan yang juga berkolaborasi dengan Penegak hukum lainnya, Kepolisian, Satpol PP untuk mencapai tujuan dari kebijakan tertib jalan.

**c. Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana**  
*(Compliance and Responsiveness)*

Menurut Merilee S. Grindle dalam tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana yang menjelaskan hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana. Maka pada poin ini

adalah sejauhmana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan daritertib jalan.

Hal ini juga bagian penting dari proses implementasi suatu kebijakan, dimana tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana kebijakan merupakan aksi nyata dari pelaksana untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsinya dalam pengimplementasian pelaksanaan tertib jalan ini agar dapat terlaksana dengan baik, secara optimal dan berdaya guna bagi masyarakat yang membutuhkan.

Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sebenarnya sangat antusias dan sejauh ini tetap terus berkembang. Ada yang namanya berlalu lintas pasti ada perubahan yang terbaru dari Dinas terkait serta kepolisian pasti yang namanya melakukan survey, melakukan kajian lagi mengenai perkembangan berlalu lintas. Dengan Adanya perkembangan lalu lintas kita rapatkan serta kita buat Undang-Undang yang baru dan juga kita sosialisasikan kepada masyarakat tentang pentingnya berlalu lintas dalam melaksanakan tertib lalu lintas.

Kepatuhan dan respon dari dinas perhubungan terhadap dasar hukum kebijakan penyediaan perlengkapan jalan ini sudah baik dan benar, kepatuhan dari peraturan yang dibuat oleh pemerintah

sangat penting, karena jika peraturan tersebut dilanggar maka tujuan dari kebijakan tersebut tidak akan tercapai.

Berdasarkan hasil wawancara dari Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : respon dari pelaksana itu baik seperti yang sudah saya terangkan sebelumnya pada publik *announcer*, mereka menegur pengendara yang melewati atau sudah sampai di zebra cross. Jadi sebenarnya masyarakat itu menurut, masyarakat mundur kebelakang bagian kebelakang sesuai dengan marka yang ada.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa respon atau tingkat kepatuhan sudah baik, masyarakat mau mendengar dari teguran yang dilakukan Dinas Perhubungan. Dinas yang terkait serta kepolisian pasti akan melakukan kajian lagi jika ada perkembangan dari lalu lintas dan akan dilakukan perubahan yang baru dan juga akan disosialisasikan kepada masyarakat agar masyarakat dapat lebih taat berlalu lintas.

**4.2.2 Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu:**

**a. *Impact* atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok.**

Dampak (Impact) adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya.

Pengertian dampak menurut kamus besar bahasa Indonesia (2011:290), adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Positif adalah pasti, tegas, bersifat nyata dan membangun dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik. Jadi dampak positif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat yang baik. Negatif adalah tidak pasti, tidak tentu, kurang baik, dan menyimpang dari ukuran umum. Jadi akibat yang dihasilkan adalah kurang baik bahkan cenderung memperburuk keadaan.

Berdasarkan wawancara dengan Mahasiswa Samuel Sidabalok selaku Pengguna Jalan mengatakan : Adanya keselamatan dan kenyamanan antara pengguna jalan dengan pejalan kaki

Dampak menurut JE.Hosio (2007:57) adalah perubahan nyata terhadap tingkah laku atau sikap yang dihasilkan oleh keluaran kebijakan.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara dari Naomi Pakpahan selaku Mahasiswa Pengguna Jalan mengatakan : jika diberlakukannya tertib jalan ini pasti dikatakan sebagai

lingkungan kebersihan kota dan banyak pejalan kaki udara di kota ini bakal berkurang.

Berdasarkan dari hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa efek atau dampak yang dirasakan oleh masyarakat mengenai kebijakan tertib jalan yaitu adanya keselamatan dan nyaman bagi pengguna jalan dengan pejalan kaki. Selain itu dapat dirasakan jika efek atau dampak dari dilaksanakannya tertib jalan membuat para pejalan kaki merasa aman karena para pejalan kaki dapat menggunakan trotoar kembali tanpa diganggu oleh oknum yang tidak bertanggung jawab seperti pedagang kaki lima maupun parkir diatas trotoar sehingga Peraturan Daerah Kota Medan No 10 Tahun 2021 Tentang Ketentraman dan Ketertiban Umum dapat terlaksana dengan baik.

**b. Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.**

Perubahan adalah sesuatu yang tidak dapat dihindari karena kuatnya dorongan eksternal maupun adanya kebutuhan internal. Perubahan juga berpeluang menghadapi sikap atau tindakan, baik individu maupun organisasi. Namun demikian, sikap atau tindakan bukannya sesuatu yang tidak dapat diatasi. Komunikasi dan pengikutsertaan semua pihak yang terlibat dengan perubahan akan dapat mengurangi resistensi terhadap adanya perubahan.

Berdasarkan wawancara dengan Rizky Ramadhan selaku Masyarakat Pengguna Jalan mengatakan : responnya jika kebijakan tersebut berhasil maka meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dan pengendara

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara Mahasiswa Samuel Sidabolok selaku Pengguna Jalan mengatakan : respon bisa saya bilang menjadi lebih baik lagi dalam pelaksanaan kebijakan tertib jalan karena masyarakat ada yang tidak tau dan ada juga yang tau sehingga yang ingin dikejar yaitu masyarakat yang kesadarannya masih kurang.

Jika informasi tidak cukup, langkah yang diambil adalah melihat dan menganalisis struktur, proses, orang dan budaya untuk mempertimbangkan bagaimana pengaruh yang satu pada lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara dari Naomi Pakpahan selaku Mahasiswa Pengguna Jalan mengatakan : menurut saya sangat bagus karena bakaln lebih leluasa untuk berjalan. Jadi karena banyaknya trotoar digunakan untuk berjalan maupun sebagai parkir sehingga kami berjalan dipinggir jalan raya yang khusus untuk pengendara.

Proses mengubah orang tidak mudah. Akan tetapi, (Wibowo, 2007: 245) mengatakan langkah dasarnya adalah melalui unfreezing (pencairan), changing (perubahan), dan refreezing

(penyegaran kembali). Pada dasarnya setiap orang telah mempunyai kebiasaan, sikap, perilaku dan budaya yang dirasakan paling sesuai. Mereka terbiasa hidup dalam keadaan tersebut, termasuk keberhasilan yang telah dicapainya. Namun, perubahan memerlukan kondisi berbeda sehingga harus terdapat kesediaan orang untuk mengubah dirinya. Atas dasar itu, diperlukan pencairan (unfreezing) dari kebiasaan yang selama ini telah mengikatnya. Apabila proses pencairan telah selesai, mereka sudah siap untuk menerima dan melakukan perubahan, barulah proses perubahan (changing) dijalankan. Proses perubahan berlangsung sampai diperoleh kebiasaan, sikap, perilaku dan budaya kerja baru, seperti yang diperlukan oleh kebutuhan perubahan.

Proses perubahan akan berhenti ketika kebiasaan, sikap, perilaku dan budaya kerja baru tersebut telah mapan dan sampai pada keseimbangan baru tersebut telah diterima sebagai norma-norma yang diterima sebagai kebenaran oleh masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa tingkat kesadaran masyarakat perlu dibenarkan karena jika masyarakat menyadari akan kesalahannya maka perubahan yang terjadi dalam tertib jalan akan terlaksana dengan aman. Keberhasilan tertib jalan membuat para pejalan kaki dan

pengendara merasa aman dan keselamatan mereka tidak terganggu.

#### **4.2.3 Tertib Jalan dan Ketertiban Umum**

Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum Pada Pasal 8 Ayat 1-3 merupakan turunan dari Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jaln yang juga membahas tentang pejalan kaki di Pasal 132.

Berdasarkan wawancara dari Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sebenarnya para pejalan kaki sudah ada diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada Pasal 132 . Kemudian apabila sudah ada kesinkronan pejalan kaki maka disitu ada penegak hukum dan sanksi, apabila masyarakat melanggar menggunakan fasilitas tersebut. Contohnya seperti menaiki kendaraan diatas trotoar dan pengguna jalan akan menajdi terganggu. Namun apabila pejalan kaki tidak berjalan difasilitas perjalan kaki yang sudah tersedia kemungkinan untuk sanksi ataupun penegak hukum disitu tidak berlaku.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara dari Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sebenarnya sangat disayangkan karena fungsi dari trotoar itu

sendirikan untuk para pejalan kaki dan para pedagang menyalahgunakan untuk berjualan diatas trotoar ataupun pengendara motor yang parkir diatas trotoar sehingga itu merebut hak-hak pejalan kaki yang telah dirampas oleh pihak yang tidak bertanggungjawab. Penyalahgunaan trotoar membuat para pejalan kaki harus keluar dari trotoar bahkan sampai menyentuh bahu jalan sehingga memberikan ketidaknyamanan kepada para pejalan kaki.

Fasilitas Pejalan Kaki seperti trotoar adalah jalur pejalan kakai yang letaknya sejajar dengan jalan. Permukaan trotoar dibangun lebih tinggi dari permukaan perkerasan jalan untuk menjamin keselamatan pejalan kaki. Kebutuhan trotoar dihitung berdasarkan volume pejalan kaki , tingkat kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki , serta pengaduan/permintaan masyarakat.

Rambu Pejalan Kaki adalah apan petunjuk kepada pejalan kaki tentang arah yang harus dilalui. Rambu ini dijumpai di perkotaan yang banyak pejalan kakinya.

Tempat Menyebrang Jalan atau Zebra cross adalah tempat penyebrangan di jalan yang diperuntukan bagi pejalan kaki yang akan menyebrang jalan ,dinyatakan dengan marka jalan membentuk garis membujur berwarna putih dan hitam yang tebal garisnya 300 mm dan dengan celah yang sama dan panjang sekuramg kurangnya 2500mm, menjelang zebra cross masih

ditambah lagi dengan larangan parkir agar pejalan kaki yang akan menyeberang dapat terlihat oleh pengemudi kendaraan di jalan. Pejalan kaki yang berjalan di atas zebra cross mendapat prioritas terlebih dahulu.

Pelikan adalah tempat penyebrangan di jalan seperti zebra cross yang dilengkapi dengan APILL ( Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas ) atau lampu lalu lintas ( traffic light diperuntukkan bagi pejalan kaki yang akan menyebrang dengan cara menekan tombol , setelah lampu isyarat menyala hijau pejalan kaki boleh menyeberang. Pelikan biasanya banyak di jalan padat lalu lintas dan banyak pejalan kakinya.

Kawasan pejalan kaki dalah suatu kawasan khusus peruntukkan bagi pejalan kaki, dilengkapi dengan taman , patung , kursi dan rak sepeda, serta biasanya ditempatkan di taman bermain anak, di pusat perbelanjaan dan sebagainya.

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Fajar Sahlan Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : Marka pejalan kaki, marka zebra cross ataupun dapat kita lihat disekolah – sekolah ada zona selamat sekolah.

Hal ini juga dijelaskan dengan wawancara dari Bapak Julius Simarmata Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan mengatakan : sebenarnya tempat penyebrangan kaki kalau misalnya jembatan penyebrangan pejalan kaki tidak ada itu bisa kita lihat kepada

marka zebra cross. Marka zebra cross berfungsi sebagai tempat penyebrangan pejalan kaki.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber dapat disimpulkan bahwa tertib jalan dan ketertiban umum sudah diatur di Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada Pasal 8 mengenai tertub jalan. Fasilitas pejalan kaki terdiri dari trotoar, marka jalan, rambu lalu lintas, zebra cross serta zona sekolah. Jika masyarakat melanggar tertib jalan maka terdapat sanksi yang diberikan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tnetang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pda Pasal 281-282.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Kepentingan yang mempengaruhi pentingnya tertib jalan yaitu keselamatan bagi pejalan kaki dan pengendara yang ada di jalan. Meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dengan pengendara dapat mengurangi resiko kecelakaan yang terjadi di jalan dan juga mengurangi kemacetan di jalanan.
2. Tipe manfaat atau dampak positif dari kebijakan tertib jalan adalah memberikan keselamatan dan rasa aman kepada masyarakat dalam berlalu lintas, manfaat tersebut bisa dirasakan jika masyarakat juga mematuhi rambu dan aturan berlalu lintas. Manfaat rambu-rambu bagi pengguna jalan adalah untuk memberi petunjuk kepada pengguna jalan agar mengetahui bentuk jalan, arah jalan, dan perintah jalan lainnya agar terhindar dari kecelakaan dan marabahaya lainnya
3. Perubahan yang hendak dicapai melalui implementasi kebijakan tertib jalan yaitu membangun kesadaran masyarakat dalam penggunaan jalan agar dapat merasakan keamanan dan keselamatan bagi pejalan kaki maupun pengendara. Pentingnya mematuhi

rambu-rambu lalu lintas maupun marka yang sudah disediakan oleh dinas perhubungan untuk dapat menaati agar tidak terjadinya resiko dalam penggunaan jalan.

4. Letak pengambilan keputusan melalui landasan kebijakan tertib jalan itu berdasarkan dari manajemen lalu lintas dalam mewujudkan keselamatan serta keamanan bagi pengguna jalan dengan pengendara. Serta perlunya partisipasi masyarakat dalam mewujudkan tertib jalan berlalu lintas yang sesuai dengan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 132.
5. Perlibatan dalam pelaksanaan tertib jalan yaitu masyarakat yang mempunyai peran peting dalam menegur sesama masyarakat yang lain yang melanggar tertib lalu lintas. Bukan hanya masyarakat tetapi para Polisi juga berperan dalam penindakan dan Dinas Perhubungan juga memiliki peran yang sama seperti masyarakat yaitu menegur pengguna jalan.
6. Sumber daya manusia dalam kebijakan tertib jalan ada yang sudah sesuai dan tidak sesuai. Dinas perhubungan mengatakan sudah sesuai dengan sumber daya manusia dikarenakan adanya personel personel Dinas Perhubungan dalam menjaga setiap persimpangan lalu lintas sehingga dapat menegur secara langsung
7. Sosialisasi dalam penyampaian kebijakan tertib jalan yaitu dengan bersosialisasi kepada sekolah dari tingkat dasar sampai menengah

keatas yang berkolaborasi dengan porlantas setempat. Bukan hanya sosialisasi dengan sekolah tetapi menggunakan teknologi yang semakin canggih yaitu menggunakan sosial media dan vidiotron dalam memberikan informasi mengenai tertib jalan. Sosialisasi merupakan salah satu dari strategi bukan hanya sosialisasi saja tetapi juga dengan penegakkan hukum yang adil serta melakukan peneguran bagi pengguna jalan yang melanggar serta partisipasi masyarakat dalam memantau dan melaporkan kepada pihak yang bertanggung jawab dalam pelanggaran lalu lintas.

8. Karakteristik pelaksanaan kebijakan tertib jalan sudah sesuai dengan peraturan yang ada. Karakteristik atau peran pelaksana tertib jalan dilakukan oleh Dinas perhubungan yang juga berkolaborasi dengan Penegak hukum lainnya, Kepolisian, Satpol PP untuk mencapai tujuan dari kebijakan tertib jalan.
9. Respon atau tingkat kepatuhan sudah baik, masyarakat mau mendengar dari teguran yang dilakukan Dinas Perhubungan. Dinas yang terkait serta kepolisian pasti akan melakukan kajian lagi jika ada perkembangan dari lalu lintas dan akan dilakukan perubahan yang baru dan juga akan disosialisasikan kepada masyarakat agar masyarakat dapat lebih taat berlalu lintas.
10. Tertib jalan dan ketertiban umum sudah diatur di Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum pada Pasal 8 mengenai tertub jalan. Fasilitas

pejalan kaki terdiri dari trotoar, marka jalan, rambu lalu lintas, zebra cross serta zona sekolah. Jika masyarakat melanggar tertib jalan maka terdapat sanksi yang diberikan sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 281-282.

## **5.2 Saran**

1. Sumber Daya Manusia yang belum sepenuhnya memadai karena masih ada beberapa rambu – rambu lalu lintas yang tidak lengkap dijalanan.
2. Tingkat kesadaran masyarakat perlu dibenarin karena jika masyarakat menyadari akan kesalahannya maka perubahan yang terjadi dalam tertib jalan akan terlaksana dengan aman. Keberhasilan tertib jalan membuat para pejalan kaki dan pengendara merasa aman dan keselamatan mereka tidak terganggu.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, R.R. and Izharsyah, J.R. (2022). Dungsi Directing Kepala Desa Dalam Pelaksanaan ProgramSDGs (Sustainable Development Goals) di Desa Tani Makmur Rengat Barat. *KESKAP: Jurnal Kesejahteraan Sosial*, 1(1), 38-45.
- Basri Said, L., St. Maryam. H and Sriwati. (2019). Pengaruh Pertumbuhan Kendaraan dan Kapasitas Jalan Terhadap Kemacetan di Ruas Jalan Perintis Kemerdekaan. *Jurnal OSF Preprints*, 3(1), 79-86. <https://osf.io/kpw6e/download>.
- Darmawan, A.Y. (2020). Implementasi Keputusan Menteri Perdagangan Aparatur Negara dan Reformasu Birokrasi Nomor 191 Tahun 2016Tentang Penetapan 59 Kabupaten/Kota
- Dewi, D. S. K. (2019). Buku Ajar Kebijakan Publik. *UM Jakarta Pres*
- Eggzhiaber, T. B. G dan Edwards, S. (2017). Implementasi Kebijakan Publik. *Africa's potential for the ecological intensification of agriculture*, 53(9), 1689-1699.
- Embrianto, S.E. (2020). Pengawasan Terhadap Pejalan Kaki Yang Tidak Menyebrang di Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki di Kota Surabaya. *Novum : Jurnal Hukum*, 7.
- Hafifah, V. T. (2018). Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Mengawasi Penggunaan Trotoar Menurut Peraturan Daerah No. 9 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Fiqh Siyasah ( Studi Kasus di Kecamatan Medan Kota, Kota Medan). *Jurnal Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951-952.
- Meutia, I.F. (2017). *Analisis Kebijakan Publik*. Bandar Lampung : AURA (CV. Anugrah Utama Raharja).

- Nirwana, N. dan Izharsyah, J.R. (2022). Strategi Pengawasan Internal Penyaluran Pupuk Subsidi Dalam Rangka Transparansi Program E-Rdck di Kelurahan Tangkahan Medan Labuhan. *KESKAP : Jurnal Kesejahteraan Sosial*, 1(1), 12-20.
- Nofriandi,R. (2017). Implementasi Peraturan Walikota Langsa Nomor REG.800/I/I/227/2016 Tentang Pemberlakuan Absensi Elektronik (E-Disiplin) di Lingkungan Sekretariat Daerah Kota Langsa. Universitas Medan Area, 9-44.
- Nugroho, P., Hariyani,S. dan Agustin,I. (2022). Evaluasi Kinerja Operasional Jalur Pejalan Kaki pada Koridor Jalan Otto Iskandardinata Kota Bandung. *Jurnal Planning for Urban Region and Environment*, 11(2), 225-236.
- Ratnaningtyas dkk. (2023). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Aceh: Yayasan Penerbit Muhammad Zaini.
- Rinaldi Alisyahputra. (2018). Implementasi Standar Biaya Umum (SBU) Pada Pemerintah Kota Langsa. *Tesis : Universitas Medan Area*.
- Rushananto. (2014). *Kebijakan Publik*. Jakarta Pusat : Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Unviversitas Moestopo Beragama pers.
- Said,F. Dkk. (2020). Perancangan Validasi Permohonan Narasumber Pada Sistem Informasi Permohonan Narasumber Menggunakan Finite State Automata. *Paradigma : Jurnal Komputer dan Informatika*, 22(2), 189-196.
- Sofyan, M. (2017). Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Medan Terhadap Pedagang Kaki Lima di Kota Medan (Studi Kasus Relokasi Pedagang Kaki Lima Pusat Pasar Medan dan Sekitarnya). Program Pascasarjana Universitas Medan Area.
- Wibowo, S. A. (2018). Implementasi Kebijakan Publik ( Studi Kasus pada Implementasi Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 9

Tahun 2013 Tentang Anak Jalanan, Gelandangan dan Pengemis di Kota Malang), 1-194. repository.ub.ac.id.

Undang \_ Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketenteraman dan Ketertiban Umum

Acc 6/3/2024  
 Dr. Johan Publi Izharyal

## DAFTAR WAWANCARA PENELITIAN

Judul :

### IMPLEMENTASI KEBLIJAKAN TERTIB JALAN DALAM UPAYA MENCIPTAKAN KETERTIBAN UMUM DI KOTA MEDAN

#### I. Identitas Peneliti

- a. Nama :
- b. NPM :

#### II. Identitas Responden

- a. Nama :
- b. Usia :
- c. Jabatan :
- d. Alamat :

#### III. Indikator / Variabel Penelitian

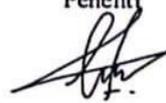
##### a. Implementasi Kebijakan Publik

1. Apa saja kepentingan yang mempengaruhi dilaksanakannya kebijakan tertib jalan?
2. Seberapa besar perubahan yang hendak dicapai melalui suatu implementasi kebijakan tertib jalan?
3. Bagaimana sosialisasi atau penyampaian mengenai kebijakan tertib jalan bagi pejalan kaki?
4. Dalam pelaksanaan kebijakan tertib jalan, apakah implementor dalam memberikan kebijakan yang dibuatnya sudah rinci atau sesuai dengan peraturan yang ada?
5. Bagaimana strategi yang digunakan dalam melaksanakan tertib jalan untuk oknum-oknum yang tidak mematuhi aturan?
6. Apakah proses pelaksanaan tertib jalan tersebut sudah sesuai dengan yang ditentukan?
7. Apa landasan pelaksanaan kebijakan tertib jalan?
8. Apa karakteristik atau peran pelaksana dalam kebijakan tertib jalan?
9. Siapa saja yang terlibat dalam pelaksanaan tertib jalan?
10. Apakah tertib jalan didukung penuh oleh sumber daya yang memadai dan sesuai dengan yang diinginkan?
11. Bagaimana dampak positif atau manfaat yang dihasilkan dari pelaksanaan kebijakan tertib jalan?
12. Sejauh mana respon atau tanggapan dari pelaksana dalam menanggapi kebijakan tertib jalan?
13. Bagaimana dampak yang dirasakan dengan adanya kebijakan tertib jalan?
14. Bagaimana respon pejalan kaki saat diberlakukan tertib jalan?

**b. Tertib Jalan dan Ketertiban Umum**

1. Siapakah penanggungjawab dalam menyediakan fasilitas pejalan kaki?
2. Apa saja fasilitas yang diberikan oleh pihak untuk pejalan kaki?
3. Apa saja hak yang dimiliki oleh pejalan kaki?
4. Dimana tempat penyebrangan pejalan kaki yang aman jika fasilitas penyebrangan belum tersedia?
5. Apakah ada rambu lalu lintas bagi pejalan kaki yang ingin menyebrang?(contoh rambu-rambu lalu lintas)
6. Bagaimana tanggapan responden terhadap pejalan kaki yang tidak berjalan ditempat yang ditentukan?
7. Bagaimana tanggapan responden terhadap jalur pejalan kaki yang disalahgunakan?

Medan, 06 Maret 2024  
Peneliti



Indri Monika



**UMSU**  
Unggul | Cerdas | Terpercaya  
Umatnya tumbuh subur, negerinya beradaban,  
suaranya lantang dan terdengar

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

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi (No. 1913/SK/BAN-PT/IAK.KP/PT/XII/2022  
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003  
Website: <http://filsip.umsu.ac.id> Email: [filsip@umsu.ac.id](mailto:filsip@umsu.ac.id) Facebook: [umsu.medan](https://www.facebook.com/umsu.medan) Instagram: [umsunedar](https://www.instagram.com/umsunedar) Twitter: [umsunedar](https://twitter.com/umsunedar) YouTube: [umsunedar](https://www.youtube.com/umsunedar)

Sk-1

**PERMOHONAN PERSETUJUAN**  
**JUDUL SKRIPSI**

Kepada Yth. Bapak/Ibu  
Program Studi Ilmu Administrasi Publik  
FISIP UMSU  
di  
Medan.

Medan, 29 November 2023.

Assalamu'alaikum wr. wb.

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

Nama Lengkap : Indri Monika  
N P M : 2003100052  
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik  
SKS diperoleh : 133 SKS, IP Kumulatif 3,75

Mengajukan permohonan persetujuan judul skripsi :

No.	Judul yang diusulkan	Persetujuan
1	Implementasi Kebijakan Tertib Jalan dalam Upaya menciptakan Keterlibatan Umum di Kota Medan	22/11/2023
2	Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Tertib Jalan, lalu lintas dan Angkutan Jalan di Kota Medan	
3	Implementasi Kebijakan Penertiban Pedagang Kaki Lima oleh Satpol PP di 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, tanggal 29 November 2023

Ketua

Program Studi Ilmu Administrasi Publik

(ANANDA MAHARDIKA S.Sos, M.S.P)  
NIDN: 0122110001

Pemohon,

(Indri Monika)

Dosen Pembimbing yang ditunjuk  
Program Studi Ilmu Administrasi Publik

(Dr. Jehan Ridho Ikharsyah, S.Sos, M.Si)  
NIDN: 0127019201

002

PS: Dr. Jehan Ridho Ikharsyah, M.S.





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/PTXII/2022

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

<https://fisp.umsu.ac.id> ✉ [fisp@umsu.ac.id](mailto:fisp@umsu.ac.id) 📠 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#) 📺 [umsumedan](#)

Sk-2

**SURAT PENETAPAN JUDUL SKRIPSI  
 DAN PEMBIMBING**  
**Nomor : 2163/SK/IL.3.AU/UMSU-03/F/2023**

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Nomor : 1231/SK/IL.3-AU/UMSU-03/F/2021 Tanggal 19 Rabiul Awal 1443H/26 Oktober 2021 M dan Rekomendasi Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik tertanggal : **29 November 2023**, dengan ini menetapkan judul skripsi dan pembimbing penulisan untuk mahasiswa sebagai berikut:

Nama mahasiswa : **INDRI MONIKA**  
 N P M : 2003100052  
 Program Studi : Ilmu Administrasi Publik  
 Semester : VII (Tujuh) Tahun Akademik 2023/2024  
 Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERTIB JALAN DALAM UPAYA  
 MENCIPTAKAN KETERTIBAN UMUM DI KOTA MEDAN**

Pembimbing : **Dr. JEHAN RIDHO IZHARSYAH, S.Sos., M.Si.**

Dengan demikian telah diizinkan menulis skripsi, dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Penulisan skripsi harus memenuhi prosedur dan tahapan sesuai dengan buku pedoman penulisan skripsi FISIP UMSU sebagaimana tertuang di dalam Surat Keputusan Dekan FISIP UMSU Nomor: 1231/SK/IL.3-AU/UMSU-03/F/2021 Tanggal 19 Rabiul Awal 1443H/26 Oktober 2021 M.
2. Sesuai dengan nomor terdaftar di Program Studi Ilmu Administrasi Publik: 002.20.310 tahun 2023.
3. Penetapan judul skripsi dan pembimbing ini dan naskah skripsi dinyatakan batal apabila tidak selesai sebelum masa kadaluarsa atau bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

**Masa Kadaluarsa tanggal: 29 November 2024.**

Ditetapkan di Medan,  
 Pada Tanggal, 07 Djumadil Akhir 1445 H  
 20 Desember 2023 M

Dekan,  
  
**Dr. ARIFIN SALEH., S.Sos., MSP.**  
 NIDN. 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 mengahsil surat ini agar dapat dipertanggungjawabkan nomor dan tanggalnya

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

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/IAK.KP/PT/1X/2022  
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003  
🌐 <http://fkip.umsu.ac.id> ✉ [fisip@umsu.ac.id](mailto:fisip@umsu.ac.id) 📠 [umsunedan](mailto:umsunedan) 📧 [umsunedan](mailto:umsunedan) 📠 [umsunedan](mailto:umsunedan) 📠 [umsunedan](mailto:umsunedan)

Sk-3

**PERMOHONAN  
SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI**

Kepada Yth.  
Bapak Dekan FISIP UMSU  
di  
Medan.

Medan, 29 Januari 2024

*Assalamu'alaikum wr. wb.*

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

Nama lengkap : Indri Monika  
N P M : 200310052  
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

mengajukan permohonan mengikuti Seminar Proposal Skripsi yang ditetapkan dengan Surat Penetapan Judul Skripsi dan Pembimbing Nomor. 2163/SK/II.3.AU/UMSU-03/F/2023.. tanggal 20 Desember 2023 dengan judul sebagai berikut :

Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya menciptakan Ketertiban Umum di Kota Medan

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Surat Penetapan Judul Skripsi (SK - 1);
2. Surat Penetapan Pembimbing (SK-2);
3. DKAM (Transkrip Nilai Sementara) yang telah disahkan;
4. Foto Copy Kartu Hasil Studi (KHS) Semester 1 s/d terakhir;
5. Tanda Bukti Lunas Beban SPP tahap berjalan;
6. Tanda Bukti Lunas Biaya Seminar Proposal Skripsi;
7. Proprosals Skripsi yang telah disahkan oleh Perabimbing (rangkap - 3)
8. Semua berkas dimasukkan ke dalam MAP warna BIRU.

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

Mengetahui :  
Pembimbing

(Dr. Jehan Bidho Reharjeh, S.So, M.Si.)

NIDN: 0119013201

Pemohon,

Indri Monika







PEMERINTAH KOTA MEDAN  
BADAN RISET DAN INOVASI DAERAH

Jalan Jenderal Besar A. H. Nasution Nomor 32, Medan Johor, Medan Sumatera Utara 20143,  
Telepon (061) 7873439 Faksimile (061) 7873314  
Laman [brida.pemkomedan.go.id](http://brida.pemkomedan.go.id), Pos-el [brida@pemkomedan.go.id](mailto:brida@pemkomedan.go.id)

**SURAT KETERANGAN RISET**

Nomor : 000.9/0675

DASAR	: 1. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor : 8 Tahun 2022, tanggal 30 Desember 2022 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 15 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Perangkat Daerah Kota Medan. 2. Peraturan Walikota Medan Nomor : 97 Tahun 2022, tanggal 30 Desember 2022 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, dan Tata Kerja Perangkat Daerah Kota Medan.
MENIMBANG	: Surat dari Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Nomor 445/KET/II.3.AU/UMSU-03/F/2024 Tanggal 06 Maret 2024 Perihal Mohon Diberikan Izin Penelitian Mahasiswa .
NAMA	: Indri Monika
NIM	: 2003100052
JURUSAN	: Ilmu Administrasi Publik
JUDUL	: "Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya Menciptakan Ketertiban Umum Di Kota Medan"
LOKASI	: Dinas Perhubungan Kota Medan
LAMANYA	: 1 (satu) Bulan
PENANGGUNG JAWAB	: Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Melakukan Riset, dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan Riset terlebih dahulu harus melapor kepada pimpinan Perangkat Daerah lokasi Yang ditetapkan.
2. Mematuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku di lokasi Riset .
3. Tidak dibenarkan melakukan Riset atau aktivitas lain di luar lokasi yang telah ditetapkan.
4. Hasil Riset diserahkan kepada Kepala Badan Riset dan Inovasi Daerah Kota Medan selambat lambatnya 2 (dua) bulan setelah Riset dalam bentuk *softcopy* atau melalui Email ([brida@pemkomedan.go.id](mailto:brida@pemkomedan.go.id)).
5. Surat Keterangan Riset dinyatakan batal apabila pemegang surat keterangan tidak mengindahkan ketentuan atau peraturan yang berlaku pada Pemerintah Kota Medan.
6. Surat Keterangan Riset ini berlaku sejak tanggal dikeluarkan.

Demikian Surat ini diperbuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Dikeluarkan di : Medan

Pada Tanggal : 01 April 2024

Dilandatangani secara elektronik oleh :

Kepala Badan  
Riset dan Inovasi Daerah,

Mansuryah, S. Sos, M AP  
Pembina Tk. I (IVb)  
NIP 196805091989091001



**Tembusan :**

1. Wali Kota Medan,
2. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.



Teknologi ini telah ditandatangani secara elektronik, menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan BSN.  
UU No. 11 Tahun 2008 Pasal 9 Ayat 1 "Informasi Elektronik dan/atau Dokumen Elektronik dan/atau hasil cetaknya merupakan alat bukti hukum yang sah."



PEMERINTAH KOTA MEDAN  
**DINAS PERHUBUNGAN**

Jalan Pinang Baris Nomor 114A, Medan Sunggal, Medan, Sumatera Utara 20127  
Telepon (061) 8450542 Laman : Dishub.Pemkomedan.go.id  
Pos-el : dishubkotamedan1@gmail.com

Medan, 18 April 2024

Nomor : 000.9/2068  
Lampiran : -  
Hal : Terima Riset

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial  
dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara  
di  
Tempat

Dengan hormat ;

1. Menindak lanjuti Surat Kepala Badan Riset dan Inovasi Daerah Kota Medan; Nomor: 000.9/0675 Tanggal 01 April 2024 Perihal : Surat Keterangan Riset A.n Indri Monika; NPM : 2003100052 ; Jurusan ; Ilmu Adminstrasi Publik ; Judul : Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya Menciptakan Ketertiban Umum Di Kota Medan.
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa yang bersangkutan telah selesai melaksanakan Riset dan pengambilan data pada Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

An. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan  
Sekretaris  
U.b KASUBBAG KEPEGAWAIAN DAN UMUM  
DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN





PEMERINTAH KOTA MEDAN  
**DINAS PERHUBUNGAN**

Jalan Pinang Baris Nomor 114A, Medan Sunggal, Medan, Sumatera Utara 20127  
 Telepon (061) 8450542 Laman : Dishub.Pemkomedan.go.id  
 Pos-el : dishubkotamedan1@gmail.com

Medan, 06 Mei 2024

Nomor : 070/1320  
 Lampiran : -  
 Hal : Selesai Riset

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial  
 dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara  
 di  
 Tempat

Dengan hormat ;

1. Menindak lanjuti Surat Kepala Badan Riset dan Inovasi Daerah Kota Medan; Nomor: 000.9/0675 Tanggal 01 April Perihal : Surat Keterangan Riset A.n Indri Monika ; NPM : 2003100052 ; Jurusan ; Ilmu Adminstrasi Publik ; Judul : Impelentasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya Menciptakan Ketertiban Umum di Kota Medan.
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa yang bersangkutan telah selesai melaksanakan Riset dan pengambilan data pada Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

An. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan  
 Sekretaris  
 U.b KASUBBAG KEPEGAWAIAN DAN UMUM  
 DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN



IMELDA HERLINA, SH.MSi  
 PEMBINA  
 NIP. 19710312 199803 2 003



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

**UMSU**  
 Cerdas | Terpercaya

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BDAN-PT/AK.K/PIPT/XII/2022  
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20236 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003  
<https://fkip.umsu.ac.id> \* fkip@umsu.ac.id \* Umsumedan @umsumedan Umsumedan

Sk-5

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama Lengkap : Indri Monika  
 N P M : 2003100052  
 Program Studi : Ilmu Administrasi Publik  
 Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya Menciptakan Keterbiban Umum Di Kota Medan

No.	Tanggal	Kegiatan Advis/Bimbingan	Paraf Pembimbing
1.	29/11-2023	Penetapan Judul	H
2.	15/01-2024	Bimbingan Proposal	H
3.	20/01-2024	Perbaikan latar Belakang, Uraian Teoritis, Metode Penelitian	H
4.	29/01-2024	ACC Seminar Proposal	H
5.	04/03-2024	Bimbingan Draft Wawancara	H
6.	06/03-2024	ACC Draft Wawancara/III	H
7.	06/05-2024	Bimbingan Bab IV/V	H
8.	14/05-2024	ACC Skripsi	H

Medan, 14 Mei 2024



(Ananda Mahardika, S.Sos., M.S.P.)  
 NIDN: 022118901

Ketua Program Studi,

(Ananda Mahardika, S.Sos., M.S.P.)  
 NIDN: 022118901

Pembimbing

(Dr. Jehan Rizki Rahayudi, M.S.)  
 NIDN: 017019201



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

SK-10



**UMSU**  
Unggul Cerdas | Terpercaya

UNDANGAN/PANGGILAN UJIAN SKRIPSI  
Nomor : 610/UND/III.3.AU/UMSU-03/F/2024

Program Studi : Ilmu Administrasi Publik  
Hari, Tanggal : Rabu, 22 Mei 2024  
Waktu : 08.15 WIB s.d. Selesai  
Tempat : Aula FISIP UMSU Lt. 2

No.	Nama Mahasiswa *	Nomor Pokok Mahasiswa	TIM PENGUJUI			Judul Skripsi
			PENGUJUI I	PENGUJUI II	PENGUJUI III	
6	INDRI MONIKA	2003100052	IDA MARTINELLY, SH., MM	AGUNG SAPUTRA, S.Sos., M.AP.	Dr. JEHAN RIDHO IZHARSYAH, S.Sos., M.Si.	IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TERTIB JALAN DALAM UPAYA MENCiptakan KETERTIBAN UMUM DI KOTA MEDAN
7	NURKHAY RANI	2003100051	Dr. ARIFIN SALEH., M.SP	Dr. JEHAN RIDHO IZHARSYAH, S.Sos., M.Si.	IDA MARTINELLY, SH., MM	IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH PROVINSI SUMATERA UTARA NOMOR 3 TAHUN 2015 TENTANG ALIH FUNGSI LAHAN DI PROVINSI SUMATERA UTARA
8						
9						
10						

Nobilis Sidang:



Prof. Dr. MUHAMMAD ARIFIN, SH, M.Hum.



Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP.

Medan, 12 Dzulhaidah 1445 H  
20 Mei 2024 M



Panitia Ujian

Sekretaris



Assoc. Prof. Dr. ABRAR ADHANI., M.I.Kom





MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**PERPUSTAKAAN**

Fasilitasi: A. Berdasarkan Keputusan Perpustakaan Nasional Republik Indonesia No. 00039/LAF/PT/IX/2018

Pusat Administrasi : Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 66224567

NPP: 127120211900003 ■ <http://perpustakaan.umsu.ac.id> <sup>F</sup> [perpustakaan@umsu.ac.id](mailto:perpustakaan@umsu.ac.id) <sup>IG</sup> [perpustakaan\\_umsu](https://www.instagram.com/perpustakaan_umsu)

**SURAT KETERANGAN**

Nomor: 00880/KET/IL.5-AU/UMSU-P/M/2024

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Berdasarkan hasil pemeriksaan data pada Sistem Perpustakaan, maka Kepala Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dengan ini menerangkan :

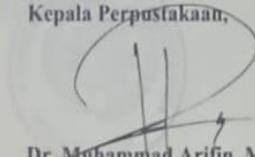
Nama : Indri Monika  
NPM : 2003100052  
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Jurusan/ P.Studi : Ilmu Administrasi Publik

telah menyelesaikan segala urusan yang berhubungan dengan Perpustakaan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Medan.

Demikian surat keterangan ini diperbuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Medan, 5 Zulqaidah 1445 H  
13 Mei 2024 M

Kepala Perpustakaan,

  
Dr. Muhammad Arifin, M.Pd.



**SURAT KETERANGAN**

No. 712/KET/KESKAP/V/2024

Dengan ini Redaktur Jurnal KESKAP, Jurnal Kesejahteraan Sosial, Komunikasi dan Administrasi Publik menerangkan dengan sesungguhnya bahwa:

Nama : Indri Monika  
Institusi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Telah menyerahkan naskah artikel untuk diproses sebagaimana ketentuan yang telah ditetapkan oleh pengelola Jurnal KESKAP, Jurnal Kesejahteraan Sosial, Komunikasi dan Administrasi Publik:

Judul : Implementasi Kebijakan Tertib Jalan Dalam Upaya  
Menciptakan Ketertiban Umum di Kota Medan  
Jumlah Halaman : 12 Halaman  
Penulis : Indri Monika

Demikian surat keterangan ini diberikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Medan, 17 Mei 2024

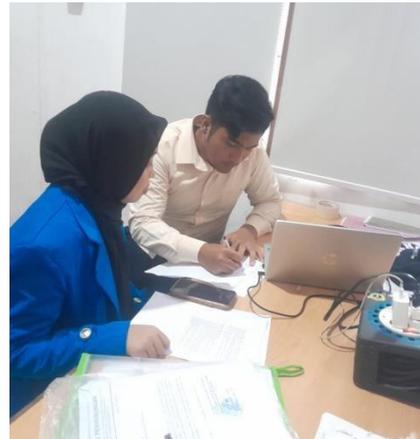
Redaktur Jurnal KESKAP



Dr. Sigit Hardiyanto, S.Sos, M.I.Kom

## DOKUMENTASI

## 1. Wawancara dengan Narasumber Staff Bidang Lalu Lintas Angkutan



## 2. Wawancara dengan Narasumber Mahasiswa Universitas Sumatera Utara



### 3. Wawancara dengan Masyarakat depan Mall Center Point



Lokasi Depan USU



Lokasi Depan Medan Center Point



**DAFTAR RIWAYAT HIDUP****DATA PRIBADI**

1. Nama : Indri Monika  
Tempat/Tanggal Lahir : Medan, 01 Januari 2003  
Jenis Kelamin : Perempuan  
Agama : Islam  
Alamat : Jl. Amal Luhur Gg. DW No. 38-A  
Anak ke : 1 dari 3 bersaudara
2. Nama Orang Tua  
Ayah : Amriza I  
Ibu : Nurmis
3. Riwayat Pendidikan
- Tamat dari SD Kartika 1-1 Medan, Tahun 2014, Berijazah
  - Tamat dari SMP NEGERI 18 Medan, Tahun 2017, Berijazah
  - Tamat dari SMAN 12 Medan, Tahun 2020, Berijazah
  - Kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Program Studi Ilmu Administrasi Publik Tahun 2020-Sekarang

Demikian riwayat hidup ini dibuat dengan sebenarnya.

Medan, 10 Juni 2024

Hormat Saya



INDRI MONIKA