

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN
DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS
UMUM DI KOTA MEDAN
(studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Syarat
Mendapatkan Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

RIZKY PRATAMA PUTRA

NPM. 1406200501



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2019**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : RIZKY PRATAMA PUTRA
NPM : 1406200501
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS UMUM DI KOTA MEDAN (Studi Dinas Perhubungan Kota Medan)

PENDAFTARAN : 09 Oktober 2019


Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 196003031986012001


MUKLIS, S.H., M.H
NIDN: 0114096201



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA
UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA
BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata I Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Sabtu, Tanggal 12 Oktober 2019, Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : RIZKY PRATAMA PUTRA
NPM : 1406200501
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS UMUM DI KOTA MEDAN (Studi Dinas Perhubungan Kota Medan)

Dinyatakan : (B) Lulus Yudisium dengan Predikat Baik
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus


Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Administrasi Negara

PANITIA UJIAN

Ketua



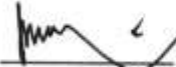
Sekretaris


Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H
NIP: 196003031986012001


FAISAL, SH., M.Hum
NIDN: 0122087501

ANGGOTA PENGUJI:

1. EKA N.A.M SIHOMBING, S.H., M.Hum
2. ZAINUDDIN, S.H., M.H
3. MUKLIS, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : RIZKY PRATAMA PUTRA
NPM : 1406200501
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS
PERHUBUNGAN KOTA MEDAN DALAM
PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS
UMUM DI KOTA MEDAN (Studi Dinas Perhubungan
Kota Medan)

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian

Medan, 09 Oktober 2019

DOSEN PEMBIMBING

MUKLIS, S.H., M.H
NIDN: 0114096201

Unggul | Cerdas | Terpercaya

ABSTRAK

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS UMUM DI KOTA MEDAN (studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)

RIZKY PRATAMA PUTRA
NPM. 1406200501

Keberadaan halte merupakan salah satu bagian fasilitas umum demi menunjang minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum demi mengurangi kepadatan kendaraan pribadi di jalan umum khususnya di jalan perkotaan yang penduduknya cukup padat. Sebagai fasilitas umum selayaknya mendapat perhatian dalam pengadaan dan perawatan demi tercapainya tujuan pengadaan fasilitas tersebut, namun kenyataan yang mengkhawatirkan adalah keadaan halte di kota Medan jauh dari kata keadaan yang baik, dan juga sedikitnya halte yang tersedia sehingga tidak sedikitnya pandangan masyarakat terhadap halte terkesan buruk. Keadaan tersebut tentu mengakibatkan tingkat pengguna angkutan umum akan minim.

Penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normative dengan pendekatan yuridis sosiologis yang diambil dari data primer dengan melakukan wawancara dan data skunder dengan mengelola data dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier.

Berdasarkan hasil penelitian dipahami bahwa pengaturan hukum mengenai kebijakan terhadap penyediaan halte sebagai fasilitas umum belum terealisasi dengan baik, penyelenggaraan halte oleh dinas perhubungan kota Medan jauh dari kata baik, baik dalam bentuk perawatan dan juga bentuk pengadaan halte dikawasan yang membutuhkan persinggahan bus, khususnya bus trans mebidang. Dalam pengelolaan halte tentunya terdapat banyak hambatan yang dihadapi oleh dinas perhubungan kota Medan, seperti tidak disiplinnya para supir bus dalam menurunkan dan menaikkan para penumpang sehingga pengadaan halte tersebut terkesan sia-sia dan banyaknya kenakalan masyarakat dalam menggunakan haltes seperti sering halte digunakan untuk tempat tidur bagi mereka yang tidak memiliki rumah sebagai tempat mereka tinggal, sehingga keberadaan halte yang kurang baik tentunya sangat mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan bus trans mebidang dikota Medan sebagai alat transportasi umum.

Kata kunci :Implementasi, Kebijakan, DinasPerhubungan, Halte, Fasilitas umum.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikumwarahmatullahiwabarokatuh

Syukur Alhamdulillah, atas Rahmat dan Hidayah Nya Allah SWT yang maha pengasih lagi maha penyayang sehingga skripsi ini dapat diselesaikan , skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusun skripsi yang berjudul: **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS UMUM DI KOTA MEDAN.**

Dengan selesainya skripsi ini, perkenankanlah penulis untuk mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Agussani.,M.AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana in. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Ibu Dr. Ida Hanifah. SH., M.H atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Faisal,S.H.,M.Hum dan wakil Dekan III Bapak Zainuddin,.S.H.,M.H.

Terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Bapak Mukhlis .S.H.,M.H selaku pembimbing, dan Bapak

Eka N.A.M Sihombing S.H.,M.hum selaku Dosen Pembanding yang penuh dengan perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan, dan arahan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan.

Disampaikan juga penghargaan kepada kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dan tak terlupakan pula disampaikan terimakasih kepada Nara Sumber yang telah memberikan data selama penelitian berlangsung.

Secara khusus dengan rasa hormat dan penghargaan setinggi-tingginya diberikan terimakasih kepada ayahanda dan ibunda Asril Abral / Husnawati yang telah mengasuh dan mendidik dengan curahan kasih sayang, dan juga kepada adik yang terus memberikan semangat untuk tetap aktif dan berjuang menempuh gelar sarjana ini.

Tiada gedung yang paling indah, kecuali persahabatan, untuk itu dalam kesempatan diucapkan terima kasih kepada sahabat-sahabat yang telah banyak berperan, terutama kepada Sahabat terbaik Kasiadi sebagai teman tempat terbaik menyampaikan segala curhatan hati dan dan sebagai sahabat yang dapat memberikan masukan dalam pembuatan skripsi ini, tanpa mengurangi rasa persahabatan yang mungkin tidak saya sampaikan satu persatu saya ucapkan terimakasih para sahabat yang terus memberikan semangat kepada saya.

Akhirnya tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang tak bersalah, kecuali Ilahi Robbi, mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari kesempurnaannya, untuk itu diharapkan ada masukan yang bersifat membangun untuk

kesempurnaannya. Terima kasih semua, tiada lain yang diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT, Amiin. Sesungguhnya Allah Mengetahuui akan niat baik hamba-hambanya.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Medan, 04 Oktober 2019

Penulis

RIZKY PRATAMA PUTRA

DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi.....	v

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
1. Perumusan Masalah	7
2. Manfaat Penelitian	7
B. Tujuan Penelitian	8
C. Definisi operasional	8
D. Keaslian penelitian.....	10
E. Metode Penelitian.....	10
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	11
2. Sifat Penelitian	11
3. Sumber Data.....	12
4. Alat Pengumpulan Data	13
5. Analisis Data	13

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang implementasi kebijakan	14
B. Tinjauan Umum Tentang Dinas Perhubungan	20
C. Tinjauan umum tentang penyediaan	21
D. Tinjauan umum tentang fasilitas umum	22

E. Tinjauan Umum Tentang Halte.....	24
-------------------------------------	----

BAB III PEMBAHASAN

A. Penyediaan dan pengelolaan halte oleh Dinas Perhubungan	27
--	----

B. Hambatan dalam pengadaan halte oleh Dinas Perhubungan	50
--	----

C. Pengaruh keberadaan halte terhadap minat masyarakat dalam menggunakan transmebidang di kota Medan.....	51
--	----

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	68
---------------------	----

B. Saran.....	69
---------------	----

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Pelayanan publik (*public service*) merupakan segala kegiatan dalam berbagai bentuk pelayanan dalam rangka pemenuhan kebutuhan dasar sesuai dengan hak-hak dasar setiap warga Negara atau penduduk atas suatu barang , atau jasa dan menjadi tanggung jawab pemerintah yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan yang terkait dengan kepentingan publik. Penyelenggara pelayanan public adalah lembaga dan petugas pelayanan public baik pemerintah maupun badan usaha yang menyelenggarakan pelayanan publik .

Salah satu pelayanan publik yang dijalankan oleh pemerintah Indonesia adalah pelayanan transportasi umum. Pembangunan transportasi di Indonesia berpedoman pada system transportasi nasional, hal tersebut yang telah disampaikan oleh undang-undang no 22 tahun 2009 tepatnya pasal 139 ayat 3 yang menyatakan bahwa pemerintah daerah kabupaten kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan /atau barang dalam wilayah kabupaten/atau kota. Hal ini haruslah yang diarahkan untuk mendukung Indonesia menjadi lebih sejahtera dan mewujudkan Indonesia yang aman, adil , dan demokrasi.

Salah satu penunjang terbentuknya pelayan transporati umum maka diperlukan sebuah fasilitas umum lain dalam hal ini adalah halte, yaitu merupakan salah satu fasilitas transportasi yang disediakan oleh pemerintah sebagai pendukung dalam mewujudkan system transportasi yang efektif dan efesien, halte

diperlukan keberadaannya disepanjang rute angkutan umum dan angkutan umum tersebut harus pula melewati tempat yang disediakan atau yang ditetapkan untuk menaiki dan menurunkan penumpang agar perpindahan penumpang lebih mudah dan gangguan terhadap lalu lintas dapat diminimalisasikan. Karena disepanjang rute inilah keberadaan calon penumpang memberikan andil yang cukup besar terhadap gangguan lalu lintas yang menyebabkan kemacetan.

Penetapan halte disepanjang rute kendaraan harus sesuai dengan peraturan yang berlaku, yang telah ditetapkan oleh dinas terkait dalam hal ini adalah dinas perhubungan, dan digunakan sesuai dengan kegunaannya, karena apabila keberadaan halte tersebut diabaikan, maka keberadaannya justru merupakan penyebab utama dari kemacetan lalu lintas pada jalur tepat halte berada.

Terbitnya Peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 tahun 2014 menyatakan dalam pasal 23 ayat 1 bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 22 harus memenuhi kriteria 1, memiliki rute tetap dan teratur 2, terjadwal, berawal, berakhir dan menaiki atau menurunkan penumpang antar kota maupun batas lintas Negara. 3, menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditempatkan untuk angkutan kota dan perdesaan.

Dalam lebih tegasnya mengenai halte di perjelas pada ayat ke 2 butir b, bahwasannya tempat yang ditentukan sebagaimana ayat 1 huruf c dapat berupa

terminal, halte, dan atau rambu pemberi tahuan kendaraan bermotor umum. Dengan demikian jelas adanya sebuah regulasi yang mengatur dengan bentuk sebuah kewajiban terhadap penyelenggara pelayanan public untuk mengadakan sebuah halte yang dapat di pergunakan orang dalam memenuhi proses transportasi umum yang baik.

Keberadaan halte di kota Medan seharusnya dapat mendisiplinkan angkutan umum untuk dapat menaikkan serta menurunkan penumpang ditempat yang disediakan (*halte*). Nyatanya hingga kini masih banyak angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang disembarang tempat. Halte yang dibangun seharusnya dapat digunakan sebagaimana mestinya, sehingga angkutan umum seperti Trans Mebidang dan Angkutan Umum (Angkot) tidak berhenti seenaknya, sehingga menjadi salah satu faktor terjadinya kemacetan.

Hal ini bisa terlihat di saat jam-jam sibuk, seperti pagi hari, siang dan sore hari, ketika jam pergi, istirahat dan pulang kerja atau sekolah. Jalanan seolah lautan yang dipenuhi oleh kendaraan, ditambah lagi dengan cuaca yang kurang bersahabat naikkan darah dengan kondisi 100 derajat kalau bahasa orang Medannya. Kota Medan yang dikenal sebagai kota keras karena suaranya sehingga mendatangkan api kemarahan yang semakin memuncak, seiring dengan kendaraan yang terlalu lama bergerak.

Jalanan yang sudah semakin sesak ditambah lagi ketidakdisiplinan para pengendara sering menjadi masalah besar saat berada di jalanan. Apalagi ketika lampu jalan berubah dari merah ke hijau dengan posisi kendaraan yang diperbolehkan untuk jalan. Sementara angkutan umum melihat adanya

penumpang yang ingin naik dengan sesuka hati, maka mau tak mau sang pengemudi memberhentikan kendaraannya persis di persimpangan jalan, sehingga menimbulkan kemacetan lantaran klakson para pengemudi lainnya saling bersahut-sahutan, yang ingin melaju cepat agar terbebas dari kemacetan yang terjadi.

Pemerintah seharusnya peka terhadap kondisi yang terjadi, halte cenderung disalahgunakan oleh orang-orang yang tak bertanggung jawab. Halte yang seharusnya digunakan untuk menunggu Angkutan Umum (Angkot) dan Trans Mebidang datang, ini terkadang malah digunakan untuk berjualan, menggelar barang dagangannya sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi orang-orang yang ingin menunggu jemputan atau yang lainnya.

Selain itu, halte acapkali dijadikan sebagai tempat berlangsungnya aksi kejahatan, terutama yang menjadi incarannya adalah para perempuan dari aksi para penjahat yang ingin meluncurkan aksinya. Maka dibutuhkan peran Pemerintah untuk membuat masyarakat menjadi aman, nyaman dan tenang untuk menggunakannya tanpa ada rasa kekhawatiran yang nantinya ditimbulkan.

Hadirnya bus Trans Mebidang (Medan-Binjai dan Deli Serdang) membuat Pemerintah harus membangun halte ditempat-tempat tertentu, tapi kenyataannya halte yang dibangun ketika belum berfungsi secara maksimal malah disalahgunakan, sampai ada yang rusak sebelum digunakan. Ironisnya lagi halte yang sudah dibangun, tidak difungsikan dengan semestinya.

Digunakan untuk berjualan, tempat nongkrong anak jalanan, dan tempat istirahatnya gepeng, sehingga masyarakat enggan untuk mendatanginya.

Seharusnya Pemerintah bisa mengambil kebijakan dengan membuat peraturan kepada angkutan umum yang berhenti dengan sesuka hati. Dan membuat sanksi yang tegas bila kedatangan berhenti ketika menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Untuk apa halte dibangun, kalau toh kenyataannya tidak dipergunakan dan cenderung para pengemudi berhenti dengan sesuka hati. Maka jangan heran bila kemacetan sering kali terjadi, lantaran tidak disiplinnya para pengemudi ketika berada di jalanan.

Terlihat bahwa ada beberapa halte yang terbengkalai di kota Medan. Dengan kondisi sangat memprihatinkan, tanpa penutup, tanpa tempat duduk, kaca yang sudah pecah, dinding yang sudah hilang sampai lantai hancur. Bahkan ada beberapa halte yang dipasang kertas-kertas informasi yang tak jelas.

Pemerintah bisa melihat kota-kota besar lainnya, seperti halnya Bali dan Yogyakarta serta kota-kota lainnya di Indonesia. Halte dibangun memang untuk menurunkan serta menaikkan penumpang. Penumpang tidak diperkenankan untuk naik selain di halte, dan pengemudi juga demikian menaati aturan yang sudah Pemerintah kota tetapkan dengan disiplin untuk tidak berhenti menaikkan penumpang di sembarang tempat.

Akan tetapi berbeda jauh dengan apa yang terlihat di kota Medan, pengemudi dan penumpang dengan sesuka hati naik dan turun di sembarang

tempat. Halte belum sesuai dengan fungsinya. Hal ini terlihat jelas di Jalan Veteran (sekitar Pasar Sambu), kondisi halte terlihat tak berfungsi lagi, digunakan para pedagang untuk berjualan buah. Kondisi halte pun sudah dikatakan tak layak lagi.

Berbeda halnya dengan halte yang berada di Jalan Sutomo, halte yang dibangun nyaris tak terlihat lagi keberadaannya. Tahun lalu setelah dibangun dengan cepatnya penutup halte rusak, sampai akhirnya halte tak terlihat lagi. Hal yang sama pula terlihat di depan Hotel Madani, halte seakan tak berfungsi lagi, kondisi tempat duduk tempat penumpang menunggu angkutan umum tak layak untuk diduduki. Seakan hidup segan mati tak mau. Begitulah kondisinya.

Gambaran ini hanya sekilas saja dari beberapa halte yang penulis amati di jalanan, maka bagaimana dengan halte yang lainnya? Akankah kondisi yang sama masih terlihat? Padahal untuk membangun halte tempat penumpang menunggu angkutan umum tidaknya murah harganya dan tidak semudah membalikkan telapak tangan untuk mengerjakannya.

Fasilitas umum seharusnya menjadi perhatian bersama untuk Pemerintah dan masyarakat untuk menjaga dan merawatnya. Apalagi halte-halte yang dibangun hendaknya dipergunakan sebagaimana fungsinya. Disiplin perlu ditegakkan dengan tegas oleh para pemangku kebijakan. Jangan sampai apa yang sudah dibangun hancur begitu saja tanpa adanya perawatan serta pemeliharaan secara berkelanjutan..

Berdasarkan uraian diatas, maka peneulis tertarik untuk mengangkat penelitian ini dengan judul yaitu. **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS UMUM DI KOTA MEDAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)**

1. Rumusan masalah

- a. Bagaimana penyediaan dan pengelolaan halte yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan di kota Medan?
- b. Apa yang menjadi hambatan dalam penglolaan halte oleh Dinas Perhubungan kota Medan?
- c. Bagaimana pengaruh keberadaan halte terhadap minat masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perjalanan di kota Medan?

2. Manfaat penelitian

Manfaat penelitian didalam pembahasan ini ditunjukkan kepada pihak terutama:

- a. Secara teoritis untuk dapat memberikan manfaat pengembangan ilmu pengetahuan dibidang ilmu hukum pada umumnya dan dibidang Hukum Adminstrasi Negara pada khususnya dan dapat diharapkan dapat memperkaya referensi literature dalam dunia kepustakaan tentang kajian Implementasi kebijakan dinas perhubungan dalam penyedian halte sebagai fasilitas umum.
- b. Secara praktis sebagai sumbangan pemikiran bagi kepentingan Negara bangsa.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses pengelolaan dan penyediaan halte yang dilakukan oleh dinas perhubungan di kota Medan?
2. Untuk mengetahui hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam penglolan halte di kota Medan?
3. Untuk mengetahui pengaruh keberadaan halte terhadap minat masyarakat dalam memenuhi kebutuhan perjalanan dikota medan?

C. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi khusus yang akan di teliti sesuai dengan judul penelitian ini yaitu: IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS UMUM DIKOTA MEDAN (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)” maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Implementasi kebijakan

Implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Esensi utama dari implementasi kebijakan adalah memahami apa yang seharusnya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan. Pemahaman

tersebut mencakup usaha untuk melakukan pencatatan secara administrasi dan menimbulkan dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.

2. Dinas perhubungan

dinas daerah yang menyelenggarakan sebagian urusan pemerintahan pelayanan umum dibidang perhubungan, berdasarkan asas otonomi dan pembantuan.yang fungsinya meliputi pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional dibidang perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional. Pengelolaan adalah serangkaian pengaturan manajemen terhadap sebuah anggaran atau perencanaan laba untuk mengatur penggunaan dan penetapan sebuah anggaran demi terwujudnya sebuah tujuan bersama.

3. Penyediaan

Penyediaan merupakan proses kegiatan untuk pemenuhan atau penyediaan kebutuhan dan pasokan barang dan jasa dibawah kontrak atau pembelian langsung untuk memenuhi kebutuhan bisnis, dan memenuhi kebutuhan masyarakat.

4. Halte

Halte adalah fasilitas umum berupa sarana sebagai tempat pemberhentian bus yang telah di tentukan guna memberikan pelayanan pengguna bus untuk menyediakan tempat naik dan turunnya para penumpang dengan waktu yang lebih teratur.

5. Fasilitas umum

Fasilitas umum adalah prasarana yang menjadi penunjang utama terselenggaranya suatu proses kegiatan dalam kota, yang pada akhirnya menentukan perkembangan kota.

6. Kota Medan

Kota Medan adalah ibukota provinsi Sumatera Utara, kota ini merupakan kota terbesar ke tiga di Indonesia. Dan menjadi kota terbesar di luar pulau Jawa.

D. Keaslian Penelitian

Implementasi kebijakan dinas perhubungan kota Medan dalam penyediaan halte sebagai fasilitas umum di kota Medan, bukanlah hal yang baru. Oleh karenanya, penulis meyakini telah banyak peneliti-peneliti sebelumnya yang mengangkat tentang implementasi kebijakan dinas perhubungan dalam penyediaan fasilitas umum di kota Medan sebagai judul dalam berbagai penelitian. Namun berdasarkan bahan kepustakaan yang ditemukan baik melalui *searching* via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya, penulis tidak menemukan penelitian yang sama dengan tema dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait **“implementasi kebijakan dinas perhubungan kota Medan dalam penyediaan halte sebagai fasilitas umum di kota Medan”**

E. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi. Hal ini disebabkan karena penelitian bertujuan

untuk mengungkap kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut diadakan analisa dan konstruksi terhadap data yang diperlukan dan diolah¹. Dalam penelitian juga dituntut untuk menyebutkan apakah sudah ada upaya untuk memperoleh data penelitian secara akurat dengan menggunakan instrument pengumpul data yang valid agar mendapatkan hasil yang maksimal, maka metode yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis dan pendekatan penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan yuridis sosiologis (empiris) yang diambil dari data primer dengan melakukan wawancara dan data sekunder dengan mengolah data dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

2. Sifat penelitian

Sifat penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis yang menggambarkan data seteliti mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.² data yang terkumpul kemudian dianalisis secara sistematis sehingga dapat ditarik kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian. Adapun jenis penelitian ini adalah penelitian hukum social (yuridis), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti data

¹ Soerjono soekanto dan srimamudji, 2011, penelitian hukum normative, jakarta: raja grafindo, halaman1.

²Soerjono soekanto.2014 *pengantar penelitian hukum*.Jakarta : universitas Indonesia, halamn 10.

primer yang diperoleh dilapangan yaitu studi langsung pada dinas perhubungan kota medan.

3. Sumber data

Sumber-sumber penelitian hukum dapat dibedakan menjadi sumber penelitian yang berupa bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder³ sumber data yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah terdiri dari ats data primer dan sekunder data primer diperoleh langsung dari sumber pertama di Dinas lingkungan hidup kota medan melalui penelitian. Sedangkan data sekunder yaitu dari buku-buku, hasil penelitian yang berwujud laporan, dan sebagainya antara lain:

- a. Bahan hukum primer yaitu, bahan-bahan yang mengikat yakni peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian ini seperti Undang-undang No 16 tahun 2014 tentang Desa, Undang-undang Pembagian Daerah, peraturan Pemerintah tentang makna Pemerintah Desa.
- b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang meberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, seperti buku-buku literatur atau bahan-bahan bacaan, hasil karya dari kalangan umum, dan hasil penelitia berupa data wawancara dan data dokumentasi.⁴
- c. Bahan hukum tersier, yaitu baha-bahan yang member petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan skunder, sperti: internet,

³Amiruddin dan zainal asikin, 2003.*pengantar metode penelitian hukum.jakarta:raja grafindo persada.halaman 141.*

⁴Ida hanifa, dkk. 2014, *pedoman penulisan skripsi*, medan: fakultas Hukum universitas muhammadiyah sumatera utara, halaman 6.

kamus hukum ensklopedia, kamus besar bahasa indoneia. Dan lain sebagainya.⁵

4. Alat pengumpulan data

Untuk memperoleh data yang berhubungan dengan penelitian ini. Menggunakan metode wawancara yaitu merupakan suatu proses interaksi dan komunikasi. Dalam proses ini hasil wawancara ditentukan oleh beberapa faktor yang berinteraksi dan mempengaruhi untuk memperoleh informasi. Terutama wawancara degan pihak pemerintahan kota dalam hal ini terhadap Dinas Perhubungankota medan Dan tidak menutupi pula melakukan wawancara terhadap pihak elemen masyarakat terkait. Dan juga menggunakan pengumpulan dokumensi yaitu mencari data mengenai hal-hal atau variable, yang berkaitan catatan,transkip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen agenda yang ada hubungannya degan peran serta masyarakat terhadap transparansi penglolaan alokasi dana desa.

5. Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis kualitatif yaitu berupa semua rangkaian kegiatan untuk menarik kesimpulan dari hasil kajian teori yang mengandung penelitian ini. Analisa kualitatif merupakan penelitian sesuai fakta merupakan penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dancenderung menggunakan analisis di manfaatkan sebagai pembeda agar fokus penelitian sesuai fakta dilapangan dan memberikan gambaran umum tentang bahan pembahasan penelitian.

⁵Bambang sunggono.2010, *metode penelitian hukum*.Jakarta: Rajawali pers, halaman 114.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Implementasi Kebijakan

Pengertian Implementasi Kebijakan Menurut Van Metter dan Van Horn dalam Agustino (2008: 195) menjelaskan bahwa: Implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu/ pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Esensi utama dari implementasi kebijakan adalah memahami apa yang seharusnya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan. Pemahaman tersebut mencakup usaha untuk mengadministrasikannya dan menimbulkan dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian. Menurut Mazmanian dan Sabatier dalam Agustino (2008: 196) menjelaskan bahwa: Implementasi kebijakan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah-masalah yang ingin diatasi, menyebutkan⁶ secara tegas tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya.

Bahkan, lebih dari itu pemerintah sebagai sebuah organisasi atau organ dituntut pula harus mengetahui lingkungan yang ada disekitarnya, seberapa

⁶ Van Metter dan Van Horn dalam Agustino (2008: 195)

potensi yang tersedia dari kemampuan yang dimiliki oleh masyarakat sehingga pemerintah dapat membaca wajah masyarakat tersebut seperti apa aspirasi dan kepentingan serta kebutuhan yang berkembang di masyarakat, bagaimana mengartikulusikannya dan meresponnya agar penyelenggaraan pemerintah dapat berjalan sesuai dengan sisi kepentingan dan kebutuhan masyarakat.⁷

Berdasarkan rumusan implementasi kebijakan sebagaimana dikemukakan di atas, maka implementasi kebijakan dapat dimaknai sebagai pelaksanaan kegiatan/aktifitas mengacu pada pedoman-pedoman yang telah disiapkan sehingga dari kegiatan/aktifitas yang telah dilaksanakan tersebut dapat memberikan dampak/akibat bagi masyarakat dan dapat memberikan kontribusi dalam menanggulangi masalah yang menjadi sasaran program. Implementasi kebijakan sebagai tahap penyelenggaraan kebijakan segera setelah ditetapkan menjadi undang-undang. Dalam pandangan luas implementasi kebijakan diartikan sebagai pengadministrasian undang-undang kedalam berbagai aktor, organisasi, prosedur, dan teknik-teknik yang bekerja secara bersama-sama untuk mencapai tujuan dan dampak yang ingin diupayakan oleh kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan merupakan tahapan yang sangat penting dalam keseluruhan struktur kebijakan karena melalui prosedur ini proses kebijakan secara keseluruhan dapat dipengaruhi tingkat keberhasilan atau tidaknya pencapaian tujuan. Menurut Bressman dan Wildansky dalam Agustino (2008: 198) menyatakan bahwa: Implementas kebijakan adalah suatu proses interaksi antara suatu perangkat tujuan

⁷ Amiruddin Limar, *Hukum Tata Pemerintahan*, Jakarta, Prenada media group, 2014, halaman 44.

dan tindakan yang mampu mencapai tujuan. Implementasi kebijakan merupakan proses lanjutan dari tahap formulasi kebijakan. Pada tahap formulasi ditetapkan strategi dan tujuan-tujuan kebijakan sedangkan pada tahap implementasi kebijakan, tindakan (action) diselenggarakan dalam mencapai tujuan yang diinginkan.

1. Asas-asas pelayanan publik

Adapun asas-asas pelayanan publik dalam penyediaan halte adalah sebagai berikut;

- a. kepentingan umum, yaitu; Pemberian pelayanan tidak boleh mengutamakan kepentingan pribadi dan/atau golongan.
- b. kepastian hukum, yaitu Jaminan terwujudnya hak dan kewajiban dalam penyelenggaraan pelayanan.
- c. kesamaan hak, yaitu Pemberian pelayanan tidak membedakan suku, ras, agama, golongan, gender, dan status ekonomi.
- d. keseimbangan hak dan kewajiban, yaitu Pemenuhan hak harus sebanding dengan kewajiban yang harus dilaksanakan, baik oleh pemberi maupun penerima pelayanan.
- e. keprofesionalan, yaitu Pelaksana pelayanan harus memiliki kompetensi yang sesuai dengan bidang tugas.
- f. partisipatif, yaitu Peningkatan peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan, dan harapan masyarakat.

- g. persamaan perlakuan/tidak diskriminatif, yaitu Setiap warga negara berhak memperoleh pelayanan yang adil.
- h. keterbukaan, yaitu Setiap penerima pelayanan dapat dengan mudah mengakses dan memperoleh informasi mengenai pelayanan yang diinginkan.
- i. akuntabilitas, yaitu Proses penyelenggaraan pelayanan harus dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- j. Fasilitas dan perlakuan khusus bagi kelompok rentan, yaitu Pemberian kemudahan terhadap kelompok rentan sehingga tercipta keadilan dalam pelayanan.
- k. Ketepatan waktu, yaitu Penyelesaian setiap jenis pelayanan dilakukan tepat waktu sesuai dengan standar pelayanan.
- l. Kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan, yaitu Setiap jenis pelayanan dilakukan secara cepat, mudah, dan terjangkau. (Pasal 4 UU No 25 Tahun 2009)⁸

2. Unsur-unsur implementasi kebijakan

Setidaknya ada tiga unsur dalam kebijakan publik yaitu:

- a. Tujuan yang hendak dicapai,
- b. Sasaran yang spesifik, dan
- c. Cara mencapai sasaran tersebut. Cara mencapai sasaran inilah yang sering disebut dengan implementasi, yang biasanya diterjemahkan ke

⁸⁸ Maryono, *standart pelayanan public Langkah-langkah penyusunan*, 2009, Jakarta, catalog dalam terbitan, halaman 26.

dalam program-program aksi dan proyek. Aktivitas implementasi ini biasanya terkandung di dalamnya: siapa pelaksananya, besar dana dan sumbernya, siapa kelompok sasarannya, bagaimana manajemen program atau proyeknya, dan bagaimana keberhasilan atau kinerja program diukur. Secara singkat implementasi kebijakan adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Tujuan kebijakan pada hakekatnya adalah melakukan intervensi. Oleh karenanya implementasi kebijakan sebenarnya adalah tindakan (*action*) intervensi itu sendiri.⁹

3. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Ada enam faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan:

- a. Ukuran dan Tujuan Kebijakan Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya jika dan hanya jika ukuran dan tujuan dari kebijakan memang realistis dengan budaya sosial yang ada di level pelaksana kebijakan. Ketika ukuran kebijakan atau tujuan kebijakan terlalu ideal untuk dilaksanakan pada level warga, maka agak sulit merealisasikan kebijakan publik pada level yang dikatakan berhasil. 2)
- b. Sumber Daya Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi.

⁹ Dikutip melalui, <https://ematurbongs.blogspot.com/2012/09/konsep-dan-model-model-implementasi-20.html> pukul 10-03 tanggal 3-18-19

- c. Karakteristik Agen Pelaksana Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat dalam implementasi kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Selain itu cakupan atau luas wilayah implementasi kebijakan juga perlu diperhitungkan manakala hendak menentukan agen pelaksana. Semakin luas cakupan implementasi kebijakan, maka seharusnya semakin besar pula agen yang dilibatkan.
- d. Sikap/ Kecendrungan (disposition) para pelaksana Sikap penerimaan atau penolakan dari pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi keberhasilan atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan. Hal ini sangat mungkin terjadi oleh karena kebijakan yang dilaksanakan bukanlah hasil formulasi warga setempat yang mengenal betul persoalan dan permasalahan yang mereka rasakan.
- e. Komunikasi Antar Organisasi dan Aktivitas Pelaksana Koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya.
- f. Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik Hal terakhir yang juga perlu diperhatikan guna menilai kinerja implementasi kebijakan adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan

publik yang telah ditetapkan. Karena itu lingkungan ekonomi, sosial, dan politik yang kondusif juga perlu diperhatikan dalam proses implementasi kebijakan

B. Tinjauan umum Dinas perhubungan

Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Walikota melaksanakan urusan pemerintahan bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepada daerah kota.

1. Tugas Pokok

Sesuai dengan Peraturan Walikota Medan No 63 Tahun 2017, tentang Rincian Tugas Pokok 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 pokok melaksanakan urusan pemerintah daerah di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

2. Fungsi Dinas Perhubungan¹⁰

Dalam melaksanakan tugas, Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi:¹¹

- a. Perumusan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;
- b. Pelaksanaan kebijakan urusan pemerintahan bidang perhubungan;

¹⁰ Peraturan Walikota Medan No 63 Tahun 2017

¹¹ Menurut gunawan, (1996:135)

- 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; dan
- f. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh walikota terkait dengan tugas dan fungsinya.

C. Tinjauan Umum Tentang Penyediaan

Menurut gunawan, (1996:135) mengatakan bahwa pengadaan sarana dan prasarana adalah segala kegiatan untuk menyediakan semua keperluan barang, benda dan jasa bagi keperluan pelaksanaan tugas.

Menurut Nawawi, (1993:63) mengatakan bahwa usaha pengadaan sarana prasarana yang dibutuhkan sehingga dapat digunakan secara tepat, memerlukan dan mengembangkan sejumlah dana, komunikasi yang cepat dan tepat dalam kebutuhan peralatan dapat memungkinkan disusunnya perencanaan yang lengkap.

Secara ringkas maksud dari pengadaan itu sesuai dengan yang dinyatakan dalam Keputusan Presiden Nomor 80 tahun 2003 tentang pedoman pengadaan barang dan jasa pemerintahan yakni menyatakan “Pengadaan barang/jasa pemerintah adalah kegiatan pengadaan barang/jasa yang dibiayai dengan APBN/APBD, baik yang dilaksanakan secara pengelola maupun oleh penyedia barang/jasa”.

1. Tujuan Penyediaan Sarana dan Prasarana

Aktivitas pertama dalam manajemen sarana prasarana adalah pengadaan sarana prasarana. Pengadaan perlengkapan biasanya dilakukan untuk memenuhi kebutuhan sesuai dengan perkembangan aspek tertentu di suatu pengelolaan menggantikan barang-barang yang rusak, hilang, di hapuskan, atau sebab-sebab lain yang dapat di pertanggung jawabkan sehingga memerlukan pergantian, dan untuk menjaga tingkat persediaan barang setiap tahun dan anggaran mendatang. Pengadaan perlengkapan pendidikan seharusnya di rencanakan dengan hati-hati sehingga semua pengadaan perlengkapan sekolah itu selalu sesuai dengan pemenuhan kebutuhan di sekolah.

2. Langkah- langkah Perencanaan Pengadaan Sarana dan Prasarana

Kebutuhan akan sarana dan prasarana di jalan haruslah direncanakan. Sebagai manajer perhubungan kepala dinas haruslah mempunyai proyeksi kebutuhan sarana dan prasarana untuk jangka panjang, jangka menengah, jangka pendek. Proyeksi kebutuhan akan sarana dan prasana dinas perhubungan dibuat dengan mempertimbangkan dua aspek, ialah kebutuhan aspek kenyamanan di satu pihak dan kemampuan pemerintah di pihak lain.

Urusan pemerintah wajib yang dibagi teerkait pelayanan dasar dan tiddak terkait pelayanan dasar. Untuk urasan pemerintahan wajib yang terkait pelayanan dasar yang dilaksanakan pemerintah daerah ditentukan standart pelayanan minimal (SPM) untuk menjamin hak-hak konstitusional masyarakat. Pembagian urusan

pemerintahan konkurent antara pemerintah provinsi dengan daerah kabupaten/atau kota.¹²

D. Tinjauan Umum Tentang Fasilitas Umum

Fasilitas umum atau sering disebut sebagai sarana prasarana adalah kelengkapan dasar fisik suatu lingkungan, kawasan, kota atau wilayah (spatial space) sehingga memungkinkan ruang tersebut berfungsi sebagaimana mestinya. Infrastruktur metujuk pada sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik yang lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg,1988 dalam Kodoatie,2005:8).

Sementara itu adapun pengertian prasarana menurut Jayadinata (1992 dalam Juliawan,2015:5) prasarana merupakan suatu faktor potensial yang sangat penting dalam menentukan arah dan masa depan perkembangan suatu wilayah, karena pembangunan tidak akan sukses dan berjalاندengan baik tanpa dukungan prasarana yang memadai, prasarana kota merupakan fasilitas umum yang menjadi penunjang utama terselenggaranya suatu proses atau kegiatan dalam kota yang pada akhirnya akan menentukan perkembangan kota. Dengan demikian prasarana kota merupakan fasilitas umum yang menjadi penunjang utama terselenggaranya suatu proses atau kegiatan dalam kota, yang pada akhirnya akan menentukan perkembangan kota.

Prasarana lingkungan merupakan kelengkapan dasar fisik lingkungan yang memungkinkan lingkungan dapat berfungsi sebagaimana mestinya,

¹²¹² Irvan setiawan, *pemerintahan daerah*, wahana resolusi, jakarta,2018 halaman 15.

lebih jelasnya prasarana lingkungan atau sarana yang utama bagi berfungsinya suatu lingkungan permukiman adalah jaringan jalan untuk mobilitas orang dan angkutan barang, mencegah perambatan kebakaran serta untuk menciptakan ruang dan bangunan yang teratur, jaringan air bersih, jaringan saluran pembuangan air limbah dan tempat pembuangan sampah untuk kesehatan lingkungan, serta jaringan saluran air hujan untuk pematusan (drainase) dan pencegah banjir setempat.

Fungsi prasarana adalah untuk melayani dan mendorong terwujudnya lingkungan permukiman dan lingkungan usaha yang optimal sesuai dengan fungsinya, upaya memperbaiki lingkungan membutuhkan keseimbangan antar tingkat kebutuhan masyarakat.

E. Tinjauan Umum Tentang Halte

Halte adalah fasilitas umum yang disediakan untuk penumpang pada saat diperhentian agar terlindung dari pengaruh alam yang tidak baik. Karena fungsinya yang khusus tersebut, maka tidak semua perhentian dilengkapi dengan *shelter* atau dapat dikatakan tidak semua perhentian angkutan umum dapat dikatakan *shelter* tetapi sebaliknya semua *shelter* pastilah merupakan perhentian angkutan umum. Pada dasarnya shelter dibangun agar proses interaksi antara bus dengan penumpang berlangsung secara aman dan nyaman, terutama bagi penumpang, pengelola bus, dan pemerintah daerah setempat. Ditinjau dari sudut pandang penumpang *shelter* memberi kenyamanan bagi penumpang dapat terhindar dari cahaya panas matahari, hujan, dan lain sebagainya pada saat menunggu angkutan

umum. Ditinjau dari pengelola bus diharapkan akan mendatangkan keuntungan secara financial karena penumpang yang terlayani cukup banyak, sedangkan dari sudut pandang pemerintah daerah setempat selain memberikan keteraturan juga dapat menambah keindahan kota jika desain arsitektur *shelter* dibuat sedemikian rupa.

Kriteria perencanaan yang digunakan dalam merencanakan shelter memiliki cakupan-cakupan sebagai berikut :

1. Memiliki dimensi yang cukup sehingga seluruh calon penumpang yang menunggu di *shelter* dapat dilayani. Jumlah penumpang minimum yang dilayani oleh sebuah *shelter* adalah 150 penumpang perhari atau 800 penumpang perminggu.
2. Halte hendaknya dibangun sedemikian rupa sehingga penumpang dapat terlindung pada saat hujan dan pada saat panas.
3. Halte hendaknya dibangun di daerah terbuka, bukan tempat yang tertutup seperti pada daerah yang banyak pohonnya.
4. Dibangun pada lokasi yang memiliki lahan yang cukup agar fungsinya dapat optimal. Luas lahan yang cukup diperlukan agar tetap dimungkinkan adanya *sidewalk* bagi pejalan kaki yang melintas di daerah halte.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.65 Tahun 1993, fasilitas Halte harus memenuhi persyaratan :

1. Dibangun sedekat mungkin dengan fasilitas penyeberangan pejalan kaki.

2. Memiliki lebar sekurang-kurangnya 2,00 meter, panjang sekurang-kurangnya 4,00 meter, dan tinggi bagian atap yang paling bawah sekurang-kurangnya 2,50 meter dari lantai halte.
3. Ditempatkan diatas trotoar atau bahu jalan dengan jarak bagian paling depan dari halte sekurang-kurangnya 1,00 meter dari tepi jalur lalu lintas.

Dalam perencanaan shelter dihadapkan pada beberapa aspek sekaligus, yaitu :

1. Aspek arsitektural

Perencanaan halte merupakan perencanaan yang harus mempertimbangkan aspek fungsional, aspek identitas, aspek estetika dan juga aspek keterpaduan dengan bangunan lain di sekitarnya, dan memadukan kesemua aspek tersebut secara simultan.

2. Aspek rekayasa struktur

Perencanaan halte melibatkan analisis dalam menentukan dimensi struktur bangunan juga material yang digunakan.

3. Aspek rekayasa lalu lintas

Perencanaan halte terutama mengenai masalah pedestrian, dalam hal ini berkaitan dengan sirkulasi *pedestrian*, sirkulasi penumpang dari dan ke angkutan umum.

4. Aspek ekonomi

Aspek ini sangat berperan dalam perencanaan halte. Aspek ini membahas bagaimana mengoptimalkan sumber daya yang ada untuk suatu kepentingan fungsional secara efisien dan efektif.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penyediaan Dan Pengelolaan Halte Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan

1. Penyediaan halte oleh dinas perhubungan

Dalam penyediaan sebuah fasilitas umum terkhusus dalam penelitian ini hanya berupa halte, maka peneliti hanya mengkaji fasilitas umum berupa halte yang secara regulasi penyediaan halte diberikan wewenang kepada dinas perhubungan, maka perlu rasanya peneliti dalam bab ini menyampaikan beberapa kajian yang harus dipertimbangkan dalam pengadaan halte dan sistem pengelolaan tersebut yang digunakan juga untuk mengevaluasi kebijakan dinas perhubungan

a. Standart pengadaan halte ditinjau dari perspektif hukum administrasi Negara

Lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolaannya.

Permasalahan yang ingin diteliti dalam skripsi ini adalah bagaimana pengaturan hukum standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, bagaimana implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Medan, dan apa hambatan dan bagaimana upaya mengatasi hambatan dalam implementasi.

Penelitian skripsi ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif untuk mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku dan buku-buku dipergustakaan (*library reseacrh*) yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang diteliti.

Pengaturan hukum tentang standar lalu lintas dan angkutan jalan yang mengangkut ; keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan adalah Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Angkutan Jasa, Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor untuk umum dalam Trayek, Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Jalan. Implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Medan relatif masih sangat rendah. Karena keamanan, keselamatan, kenyamanan, Keteraturan dan Kesetaraan didalam lalu lintas dan angkutan jalan belum dapat diwujudkan. Sebagai buktinya masih banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran. Upaya mengatasi hambatan dalam implementasi standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari secara internal, pengaturan jalan dan upaya pengaturan sistem lalu¹³

¹³ Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

lintas sedangkan secara eksternal; pengaturan faktor kendaraan dan upaya pengaturan faktor manusia.¹⁴

Untuk meningkatkan kualitas dan menjamin penyediaan pelayanan publik sesuai dengan asas-asas umum pemerintahan dan korporasi yang baik serta untuk memberi perlindungan bagi setiap warga negara dan penduduk dari penyalahgunaan wewenang di dalam penyelenggaraan pelayanan publik, dengan Persetujuan Bersama DEWAN PERWAKILAN RAKYAT REPUBLIK INDONESIA dan PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA, maka pada tanggal 18 Juli 2009 Indonesia mensahkan Undang-Undang No 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Menurut UU tersebut Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundangundangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Ruang lingkup pelayanan publik menurut Undang-Undang Pelayanan Publik meliputi pelayanan barang publik dan jasa publik serta pelayanan administratif yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Dalam ruang lingkup tersebut, termasuk pendidikan, pengajaran, pekerjaan dan usaha, tempat tinggal, komunikasi dan informasi, lingkungan hidup, kesehatan, jaminan sosial, energi, perbankan, perhubungan, sumber daya alam, pariwisata, dan sektor strategis lainnya. (Pasal 5 UU No 25 Tahun 2009)

¹⁴ Undang-Undang No 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Dalam melaksanakan pelayanan publik pemerintah membentuk Organisasi Penyelenggara. Penyelenggara adalah setiap institusi penyelenggara negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik. Penyelenggara dan seluruh bagian organisasi penyelenggara bertanggung jawab atas ketidakmampuan, pelanggaran, dan kegagalan penyelenggaraan pelayanan.

Dalam melaksanakan pelayanan publik, termasuk penyediaan halte penyelenggara dalam hal ini dinas perhubungan kota medan berkewajiban :

- 1) menyusun dan menetapkan standar pelayanan;
- 2) menyusun, menetapkan, dan memublikasikan maklumat pelayanan;
- 3) menempatkan pelaksana yang kompeten;
- 4) menyediakan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik yang mendukung terciptanya iklim pelayanan yang memadai;
- 5) memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik;
- 6) melaksanakan pelayanan sesuai dengan standard pelayanan;
- 7) berpartisipasi aktif dan mematuhi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penyelenggaraan pelayanan publik;
- 8) memberikan pertanggungjawaban terhadap pelayanan yang diselenggarakan;
- 9) membantu masyarakat dalam memahami hak dan tanggung jawabnya;

- 10) bertanggung jawab dalam pengelolaan organisasi penyelenggara pelayanan publik;
- 11) memberikan pertanggungjawaban sesuai dengan hukum yang berlaku apabila mengundurkan diri atau melepaskan tanggung jawab atas posisi atau jabatan; dan l. memenuhi panggilan atau mewakili organisasi untuk hadir atau melaksanakan perintah suatu tindakan hukum atas permintaan pejabat yang berwenang dari lembaga negara atau instansi pemerintah yang berhak, berwenang, dan sah sesuai dengan peraturan perundang-undangan. (Pasal 15 UU No 29 Tahun 2009)

Berdasarkan hasil wawancara terhadap nara sumber atas bapak Gultom Ridwa Farlin S.SiT.M.T selaku kepala pengujian sarana pada dinas perhubungan kota Medan menyatakan bahwa dalam pengadaan Halte sebagai fasilitas umum di kota medan setidaknya perlu beberapa standart pelayanan yang perlu di perhatikan yaitu Komponen standar pelayanan sekurang-kurangnya meliputi:

- 1) dasar hukum, yaitu Peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar penyelenggaraan pelayanan.
- 2) persyaratan, yaitu Syarat yang harus dipenuhi dalam pengurusan suatu jenis pelayanan, baik persyaratan teknis maupun administratif.
- 3) sistem, mekanisme, dan prosedur, yaitu Tata cara pelayanan yang dibakukan bagi pemberi dan penerima pelayanan, termasuk pengaduan.
- 4) jangka waktu penyelesaian, yaitu Jangka waktu yang diperlukan untuk menyelesaikan seluruh proses pelayanan dari setiap jenis pelayanan.

- 5) biaya/tarif, yaitu Ongkos yang dikenakan kepada penerima layanan dalam mengurus dan/atau memperoleh pelayanan dari penyelenggara yang besarnya ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dan masyarakat.
- 6) produk pelayanan, yaitu Hasil pelayanan yang diberikan dan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
- 7) sarana, prasarana, dan/atau fasilitas, yaitu Peralatan dan fasilitas yang diperlukan dalam penyelenggaraan pelayanan, termasuk peralatan dan fasilitas pelayanan bagi kelompok rentan.
- 8) kompetensi pelaksana, yaitu Kemampuan yang harus dimiliki oleh pelaksana meliputi pengetahuan, keahlian, keterampilan, dan pengalaman.
- 9) pengawasan internal, yaitu Pengendalian yang dilakukan oleh pimpinan satuan kerja atau atasan langsung pelaksana.
- 10) penanganan pengaduan, saran, dan masukan, yaitu Tata cara pelaksanaan penanganan pengaduan dan tindak lanjut. k. jumlah pelaksana, yaitu Tersedianya pelaksana sesuai dengan beban kerja.
- 11) jaminan pelayanan yang memberikan kepastian pelayanan dilaksanakan sesuai dengan standard pelayanan.
- 12) jaminan keamanan dan keselamatan pelayanan dalam bentuk komitmen untuk memberikan rasa aman, bebas dari bahaya, dan risiko keraguan, yaitu Kepastian memberikan rasa aman dan bebas dari bahaya, risiko, dan keraguan. evaluasi kinerja pelaksana yaitu Penilaian

untuk mengetahui seberapa jauh pelaksanaan kegiatan sesuai dengan standar pelayanan. (Pasal 21 UU No 25 Tahun 2009)¹⁵

Dalam rangka memberikan dukungan informasi terhadap penyelenggaraan pelayanan publik perlu diselenggarakan sistem informasi yang bersifat nasional. Sistem informasi yang bersifat nasional tersebut dikelola oleh menteri, dan disediakan kepada masyarakat secara terbuka dan mudah diakses. Penyelenggara berkewajiban mengelola system informasi yang terdiri atas sistem informasi elektronik atau nonelektronik, informasi itu sekurang-kurangnya meliputi:

- 1) profil penyelenggara, yaitu Profil penyelenggara meliputi nama, penanggung jawab, pelaksana, struktur organisasi, anggaran penyelenggaraan, alamat pengaduan, nomor telepon, dan pos-el (email).
- 2) profil pelaksana, yaitu Profil pelaksana meliputi pelaksana yang bertanggung jawab, pelaksana, anggaran pelaksanaan, alamat pengaduan, nomor telepon, dan pos-el (email).
- 3) standar pelayanan, yaitu Standar pelayanan berisi informasi yang lengkap tentang keterangan yang menjelaskan lebih rinci isi standar pelayanan tersebut.
- 4) maklumat pelayanan.
- 5) pengelolaan pengaduan, yaitu Pengelolaan pengaduan merupakan proses penanganan pengaduan mulai dari tahap penyeleksian, penelaahan, dan pengklasifikasian sampai dengan kepastian penyelesaian pengaduan.

¹⁵ Dihimpun melalui, https://www.kompasiana.com/tenderwatch/_54ffd0b5a333118f6850fa7b/pelayanan-publik-menurut-uu-no-25-tahun-2009?page=all pada 9 september 2019 puku 20-45 wib

- 6) penilaian kinerja, yaitu Penilaian kinerja merupakan hasil pelaksanaan penilaian penyelenggaraan pelayanan yang dilakukan oleh penyelenggara sendiri, bersama dengan pihak lain, atau oleh pihak lain atas permintaan penyelenggara untuk mengetahui gambaran kinerja pelayanan dengan menggunakan metode penilaian tertentu. (Pasal 23 UU No 25 Tahun 2009)

Untuk kebutuhan biaya/tarif pelayanan publik, pada dasarnya merupakan tanggung jawab negara dan/atau masyarakat. Apabila dibebankan kepada masyarakat atau penerima pelayanan, maka penentuan biaya/tarif pelayanan publik tersebut ditetapkan dengan persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota dan berdasarkan peraturan perundang-undangan. (Pasal 31 UU No 25 Tahun 2009)

Pengawasan penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan oleh pengawas internal dan pengawas eksternal. Pengawasan internal penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan melalui pengawasan oleh atasan langsung sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan pengawasan oleh pengawas fungsional sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Sementara pengawasan eksternal penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan melalui:

- 1) pengawasan oleh masyarakat berupa laporan atau pengaduan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik;
- 2) pengawasan oleh ombudsman sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan

- 3) pengawasan oleh Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota.
(Pasal 35 UU No 25 Tahun 2009)

Penyelenggara berkewajiban menyediakan sarana pengaduan dan menugaskan pelaksana yang kompeten dalam pengelolaan pengaduan serta berkewajiban mengumumkan nama dan alamat penanggung jawab pengelola pengaduan serta sarana pengaduan yang disediakan. Penyelenggara berkewajiban mengelola pengaduan yang berasal dari penerima pelayanan, rekomendasi ombudsman, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota dalam batas waktu tertentu. Penyelenggara berkewajiban menindaklanjuti hasil pengelolaan pengaduan tsb. (Pasal 36 UU No 25 Tahun 2009)

Masyarakat berhak mengadukan penyelenggaraan pelayanan publik, apabila;

- 1) penyelenggara yang tidak melaksanakan kewajiban dan/atau melanggar larangan; dan
- 2) pelaksana yang memberi pelayanan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan.

Pengaduan tersebut ditujukan kepada penyelenggara, ombudsman, dan/atau Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota. (Pasal 40 UU No 25 Tahun 2009)

Pengaduan seperti dimaksud diatas diajukan oleh setiap orang yang dirugikan atau oleh pihak lain yang menerima kuasa untuk mewakilinya. Pengaduan tsb dilakukan paling lambat 30 (tiga puluh) hari sejak pengadu menerima pelayanan. Dalam pengaduannya, pengadu dapat memasukkan tuntutan ganti rugi. Dalam keadaan tertentu, nama dan identitas pengadu dapat dirahasiakan.

Pengaduan yang disampaikan secara tertulis harus memuat: a. nama dan alamat lengkap; b. uraian pelayanan yang tidak sesuai dengan standar pelayanan dan uraian kerugian material atau immaterial yang diderita; c. permintaan penyelesaian yang diajukan; dan d. tempat, waktu penyampaian, dan tanda tangan. (Pasal 42 UU No 25 Tahun 2009)

Pengaduan tertulis tersebut dapat disertai dengan bukti -bukti sebagai pendukung pengaduannya. Dalam hal pengadu membutuhkan dokumen terkait dengan pengaduannya dari penyelenggara dan/atau pelaksana untuk mendukung pembuktiannya itu, penyelenggara dan/atau pelaksana wajib memberikannya. (Pasal 43 UU No 25 Tahun 2009)

Penyelenggara dan/atau ombudsman wajib menanggapi pengaduan tertulis oleh masyarakat paling lambat 14 (empat belas) hari sejak pengaduan diterima, yang sekurang-kurangnya berisi informasi lengkap atau tidak lengkapnya materi aduan tertulis tsb. Dalam hal materi aduan tidak lengkap, pengadu melengkapi materi aduannya selambat- lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung sejak menerima tanggapan dari penyelenggara atau ombudsman sebagaimana diinformasikan oleh pihak penyelenggara dan/atau ombudsman. Dalam hal

berkas pengaduan tidak dilengkapi dalam waktu tsb, maka pengadu dianggap mencabut pengaduannya. (Pasal 44 UU No 25 Tahun 2009)

Dalam hal penyelenggara melakukan perbuatan melawan hukum dalam penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana diatur dalam undang-undang pelayanan publik, masyarakat dapat mengajukan gugatan terhadap penyelenggara ke pengadilan. Pengajuan gugatan terhadap penyelenggara, tidak menghapus kewajiban penyelenggara untuk melaksanakan keputusan ombudsman dan/atau penyelenggara. Pengajuan gugatan perbuatan melawan hukum tsb, dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. (Pasal 52 UU No 25 Tahun 2009)

Dalam hal penyelenggara diduga melakukan tindak pidana dalam penyelenggaraan pelayanan publik sebagaimana diatur dalam undang-undang ini, masyarakat dapat melaporkan penyelenggara kepada pihak berwenang. (Pasal 53 UU No 25 Tahun 2009).

Sayangnya pelaksanaan pelayanan publik menurut UU No 25 Tahun 2009 masih memiliki beberapa kendala. Kendala disebabkan oleh belum dikeluarkan Peraturan pemerintah mengenai ruang lingkup, mengenai sistem pelayanan terpadu, mengenai pedoman penyusunan standar pelayanan, mengenai proporsi akses dan kategori kelompok masyarakat, mengenai tata cara pengikutsertaan masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik dan Peraturan presiden mengenai mekanisme dan ketentuan pemberian ganti rugi

b. Standar Pelayanan Minimal (SPM) halte

Untuk mengenai standar pelayanan umum dalam penyediaan jasa transportasi mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 10 Tentang Standar Minimal Pelayanan Angkutan Massal Berbasis Jalan, yaitu sebagai berikut :

1) Aspek Keamanan

Apabila terdapat ancaman atas lingkungan berupa kerusakan yang tidak dapat bias dipulihkan, tidak ada alasan untuk menunda upaya-upaya mencegah kerusakan tersebut, oleh karena itu pengambilan keputusan harus mendasarkan pada dua prinsip yaitu pertama; evaluasi yang sungguh-sungguh untuk mencegah seoptimal mungkin kerusakan yang tidak dapat dipulihkan , kedua; penilaian dengan melakukan analisis resiko dengan menggunakan berbagai alternative.¹⁶

Aspek keamanan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; lampu penerangan, petugas keamanan, aduan pelayanan, identitas kendaraan, identitas pengemudi, dan kaca film.

Untuk lebih jelasnya akan diuraikan di bawah ini.

a) Lampu Penerangan

Berfungsi sebagai sumber cahaya didalam atau sekitar halte untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa, indikatornya berupa jumlah

¹⁶ Rachmad k dwi susilo, *sosiologi lingkungan*, bandung, pt raja grafindo persada, halaman 193.

yang berfungsi dan minimal ukuran teknis harus 95% sesuai dengan standar.

b) Petugas Keamanan

Orang yang bertugas menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di bus, indikatornya ketersediaan petugas keamanan dan ukuran sesuai standar minimal satu orang.

c) Aduan Pelayanan

Informasi yang disampaikan pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan atau sms pengaduan di tempel pada tempat yang strategis dan mudah dilihat indikatornya jumlah ketersediaan stiker tersebut dan berdasarkan standar jumlah yang harus ada minimal dua stiker.

d) Identitas Kendaraan

Nomor kendaraan dan nama trayek berupa stiker yang ditempel pada kaca belakang, indikatornya jumlah yang ada dan standarnya minimal ada satu stiker.

e) Tanda Pengenal nama halte

Berbentuk papan/kartu identitas mengenai nama alamat halte yang ditempatkan di ruang halte ataupun spanduk yang berukuran cukup besar indikatornya jumlah yang harus ada.

2) Aspek Keselamatan

Aspek keselamatan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; fasilitas kewanaman, fasilitas kesehatan, dan alat bantu pegangan tangan.

Untuk lebih jelasnya akan diuraikan di bawah ini.

a) Fasilitas Keamanan

Fasilitas penyelamatan darurat dalam bahaya, dipasang di tempat yang mudah dicapai dilengkapi dengan keterangan tata cara penggunaan berbentuk stiker, dan paling sedikit meliputi palu pemecah kaca, tabung pemadam kebakaran, dan tombol pintu otomatis. Indikatornya jumlah yang berfungsi dan kondisinya sedangkan standarnya harus 100% berfungsi secara teknis.

b) Fasilitas Kesehatan

Ketersediaan kotak P3K di dalam bus ataupun di halte, Indikatornya jumlah yang tersedia dan kondisinya sedangkan standarnya minimal ada tiga jenis alat kesehatan.

c) Alat Bantu Pegangan Tangan

Alat bantu penumpang berdiri Indikatornya jumlah yang berfungsi dan kondisinya sedangkan standarnya harus 100% berfungsi secara teknis.

3) Aspek Kenyamanan

Aspek kenyamanan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; lampu penerangan, kapasitas penumpang, fasilitas kebersihan, dan pengatur suhu ruangan. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan di bawah ini.

a) Lampu Penerangan

Berfungsi sebagai sumber cahaya didalam bus untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa, indikatornya berupa jumlah yang berfungsi dan minimal ukuran teknis harus 95% sesuai dengan standar.

b) Kapasitas Penumpang

Jumlah penumpang sesuai kapasitas Angkut, indikatornya jumlah penumpang yang terangkut dan standarnya maksimal 100% secara teknis sesuai kapasitas pengangkut.

c) Fasilitas Kebersihan

Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah, indikatornya jumlah yang tersedia dan standarnya minimal harus ada dua tempat sampah.

4) Aspek Keterjangkauan

Aspek keterjangkauan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; integrasi moda lain dan biaya/tarif. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan di bawah ini.

a) Integrasi Moda trans mebidang

Kemudahan akses pengguna jasa memperoleh angkutan umum dengan trayek yang berkelanjutan dengan trayek angkutan missal, indikatornya ketersediaan dan kemudahan cara mendapatkannya.

b) Tarif/Biaya

Biaya yang dikenakan pada pengguna jasa untuk satu kali perjalanan, indikatornya harga terjangkau dan standarnya sesuai SK penetapan tariff oleh pemerintah setempat.

5) Aspek Kesetaraan

Aspek kesetaraan yang diambil dalam penelitian ini meliputi; kursi prioritas. Untuk lebih jelasnya akan diuraikan di bawah ini.

a) Kursi Prioritas

Tempat duduk di halte diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, dan wanita hamil, indikatornya jumlah kursi dan standarnya minimal empat kursi.

c. Faktor-faktor yang mempengaruhi lokasi halte

- 1) Aksesibilitas adalah tingkat pencapaian kemudahan yang dapat dinyatakan dengan jarak, waktu dan biaya angkutan
- 2) Struktur wilayah, dimaksudkan untuk mencapai efisiensi maupun efektifitas pelayanan halte terhadap elemen-elemen perkotaan yang mempunyai fungsi pelayanan primer dan sekunder
- 3) Lalu lintas, halte adalah merupakan pembangkit lalu lintas, oleh karena itu penentuan lokasi halte harus tidak lebih menimbulkan dampak lalu lintas
- 4) Biaya; penentuan lokasi halte perlu memperhatikan biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jasa, oleh sebab itu faktor biaya ini harus dipertimbangkan agar penggunaan kendaraan umum dapat

diselenggarakan secara cepat, aman dan murah. Dengan kata lain lokasi halte haruslah ditinjau melalui aspek mobilitas masyarakat atau keramaian aktifitas masyarakat seperti pasar dan juga mall hingga perkantoran.

d. penentuan lokasi pengadaan halte

Penentuan lokasi halte harus memperhatikan persyaratan-persyaratan berikut ini :

- 1) Rencana kebutuhan lokasi simpul yang merupakan bagian dari rencana umum jaringan transportasi jalan
- 2) Rencana tata ruang wilayah, rencana detail dan rencana teknik ruang kota
- 3) Kepadatan lalu lintas dan kapasitas jalan disekitar halte
- 4) Keterpaduan moda transportasi baik infrastruktur maupun antar moda
- 5) Kondisi topografi lokasi halte

e. Kelestarian lingkungan

Selain persyaratan tersebut diatas, berdasarkan Kepmenhub KM No. 31 Tahun 1995 dalam pembangunan halte perlu memperhatikan syarat-syarat berikut ini :

- 1) Terletak dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lalu lintas batas Negara
- 2) Terletak di jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya kelas IIIA
- 3) Jarak antara dua halte, sekurang-kurangnya 5 Km di Pulau Jawa, 7 Km di Pulau Sumatera dan 10 Km di pulau lainnya

f. Kapasitas dan Konsep Tingkat Pelayanan

Pada dasarnya terdapat dua konsep dalam kapasitas halte, dimana kapasitas merupakan ukuran dari volume yang melalui halte (atau sebagian dari halte). Konsep pertama yaitu kemungkinan arus lalu lintas maksimum yang melalui halte dapat terjadi, selalu harus terdapat suatu satuan lalu lintas yang menunggu untuk memasuki tempat pelayanan segera mungkin sesudah tempat itu tersedia. Kondisi ini jarang dicapai untuk periode yang panjang, sebagian disebabkan karena arus transport biasanya mempunyai jam puncak (*peak hour*).

Konsep kedua dari kapasitas yaitu volume maksimum yang masih dapat ditampung dengan waktu menunggu atau kelambatan yang masih dapat diterima. Biasanya berdasarkan waktu rata-rata di dalam sistem, tetapi terkadang juga dapat berdasarkan distribusi waktu. Apabila lalu lintas semakin memuncak atau padat pada bagian yang pendek dari keseluruhan periode di mana volume diukur, kelambatan akan semakin meningkat. Untuk masing-masing satuan lalu lintas waktu total adalah jumlah dari waktu kelambatan dan waktu untuk pelayanan.

Hal-hal yang berkaitan dengan kelancaran aktivitas halte dan perlu diperhatikan dalam penataannya antara lain adalah :

Kejelasan pencapaian dari lingkungan sekitar lahan perencanaan menuju bangunan halte dan sebaliknya

Kejelasan sirkulasi penumpang di dalam halte, terutama saat pergantian moda dan mencari kendaraan yang dibutuhkan. Pembangunan mencakup pengembangan kapasitas untuk menentukan masa depan seseorang dalam konteks ini kapasitas meliputi faktor-faktor ekonomi seperti pendekatan dengan

wilayah pasar atau mall. Jika faktor ekonomi sangat sulit diatasi maka sangat sulit suatu Negara untuk mengrmbangkan fasilitas umum yang dibutuhkan masyarakatnya.¹⁷

g. Pengadaan halte berdasarkan Kebutuhan Manusia

Keberadaan lingkungan binaan untuk melayani kebutuhan manusia (*human needs*) memerlukan arahan penataan sesuai dengan kebutuhan. Peran penataan lingkungan binaan antara lain adalah (Moleski dalam Preiser 1978, 112):

- 1) Penataan lingkungan binaan bisa berperan sebagai tujuan dalam pemenuhan kebutuhan manusia
- 2) Penataan lingkungan binaan bisa berperan sebagai pendorong yang dapat mengarahkan pola tingkah laku manusia
- 3) Penataan lingkungan binaan bisa berperan sebagai pengatur, yang dapat memunculkan terbentuknya pola tingkah laku tertentu dan menghilangkan/menghambat terbentuknya pola tingkah laku yang tidak diinginkan.
- 4) Penataan lingkungan binaan bisa berperan sebagai pendorong bagi keberlangsungan suatu aktivitas

Fungsi penataan lingkungan binaan antara lain adalah (Moleski dalam Preiser 1978, 112 – 113) :

- 1) Mengatur elemen-elemen fisik yang dibutuhkan dalam pemenuhan kebutuhan manusia, seperti cahaya, panas, suara, aroma dan lain-lain.

¹⁷ Brayant,coralie, *manajemen untuk Negara berkembang*. Jakarta, catalog dalam terbitan, halaman 26.

- 2) Menyediakan dan mengatur fasilitas fisik untuk membantu terbentuknya pola aktivitas tertentu dan menghalangi terbentuknya aktivitas yang tidak diinginkan. Variabel dari fungsi ini adalah hubungan spasial antar kawasan, penataan kawasan dan komponen yang harus disediakan di dalam kawasan tersebut.
- 3) Mendorong terbentuknya kondisi lingkungan yang sesuai untuk memuaskan pengguna melalui pemenuhan kebutuhan fungsional dan estetika.

Dalam penyusunan kajian tingkat pelayanan halte trans mebidang sebagai salah satu terminal regional di Kota Medan berdasarkan peraturan dan persepsi masyarakat dibatasi pada kebutuhan keamanan dan keselamatan, kebersihan dan kesehatan serta kenyamanan. Ketiga jenis kebutuhan ini.

h. Aktivitas di halte

Penyediaan fasilitas publik bertujuan untuk memenuhi kebutuhan manusia dan alat bantu yang diperlukan untuk memenuhi kebutuhan tersebut. Selain melayani manusia, halte juga melayani kendaraan, yang merupakan alat bantu transportasi. Untuk itu halte tidak hanya memperhatikan kebutuhan penggunanya saja, tapi juga harus mempertimbangkan kebutuhan kendaraan/jenis angkutan yang dilayani, sehingga keberadaannya dapat memenuhi fungsi halte itu sendiri. Kondisi ini memunculkan aktivitas yang bersifat mekanistik, dimana terdapat aktivitas yang harus dilakukan secara berurutan dan teratur untuk mewujudkan

sistem transportasi yang efisien, aman dan dapat membentuk aliran sirkulasi yang terpadu.

Secara umum aktivitas di halte dapat dikelompokkan ke dalam dua zona, yaitu zona sirkulasi dan zona penunjang. Pengelompokkan ini dilakukan untuk memberikan kelancaran dan efisiensi pergerakan bagi kendaraan, yang secara tidak langsung bertujuan untuk memenuhi kebutuhan pengguna.

Masing-masing zona memiliki fungsi tersendiri, yaitu :

Zona sirkulasi angkutan dalam kota dan antarkota berfungsi sebagai :

- 1) Tempat memuat penumpang dan/atau barang dari waktu tiba sampai waktu berangkat
- 2) Tempat perpindahan moda, dari satu moda angkutan ke moda angkutan lainnya
- 3) Tempat istirahat dan pemeliharaan kendaraan

Zona penunjang berfungsi sebagai :

- 1) Tempat menunggu bagi penumpang yang baru turun dari satu moda dan menunggu kedatangan moda yang lain.
- 2) Tempat pelayanan dokumentasi, seperti pemesanan dan pembelian tiket
- 3) Tempat istirahat
- 4) Penunjang kelancaran sistem transportasi

2. Pengelolaan Halte Oleh Dinas Perhubungan

Pengelolaan adalah kegiatan yang dilaksanakan guna memelihara sebuah halte agar halte tersebut dapat berfungsi sebagaimana mestinya, pengelolaan tidak dapat diartikan hanya sebagai memberikan fasilitas umum

namun harus berkesinambungan dalam setiap saat di jaga dan dpantau atau dipelihara agar keadaan fasilitas umum terjaga dan dapat dipergunakan dalam jangka yang panjang .

Dalam pengelolaan halte pihak yang berwajib dalam hal ini adalah dinas perhubungan sebagai penyedia jasa layanan transportasi yang memberikan fasilitas umum berupa halte sebagai tempat pemberhentian bus. Maka dinas perhubungan melakukan tindakan pengelolaan sebagai berikut:

a. Menerbitkan Aturan Disiplin Pada Area Halte

Salah satu kewenangan pemerintah dalah membuat peraturan yang dapat menertibkan masyarakat dan berhak memberikan sanksi terhadap pelanggarnya karena tidak jarang kita temui adanya sebuah halte terkesan jorok dan kumuh.

Kebanyakan fasilitas umum di wilayah perkotaan Indonesia hanya bagus saat awal-awal pembukaannya saja. Sehabis itu? fasilitas yang ada cenderung rusak dan tidak terawat. Masyarakat indonesia terjebak dalam budaya merusak dan tidak adanya rasa memiliki yang kuat terhadap fasilitas tersebut membuat oknum yang ada memperlakukan fasilitas-fasilitas tersebut seenak udelya sendiri.

Jika dilihat dari penyebab rusaknya ruang publik, anak-anak muda menjadi salah satu pihak yang ikut turut andil atas kerusakan fasilitas yang tersedia. Anak - anak muda yang berkumpul di Ruang Publik seringkali membuang sampah sembarangan. Contoh yang paling sering kita temui yaitu puntung rokok yang berserakan dimana-mana. Contoh yang lebih memilukan lagi, seringkali mereka "maaf" buang air kecil sembarangan. Memang air seni mereka langsung hilang

dan tidak merusak pemandangan sekitar. Tapi bau pesing yang tercium kemana-mana membuat pengunjung lain terganggu. Oknum-oknum pelaku pengrusakan ini biasanya sulit dideteksi karena biasanya mereka berkumpul antara malam hari sampai dengan dini hari.

b. Melakukan Control Pengawasan Yang Rutinitas

Peraturan yang dibuat tanpa adanya pengawasan akan menghasilkan peraturan di atas kertas saja artinya tidak ada gunanya, sehingga para pelanggar tidak merasa adanya sebuah sanksi yang diberikan oleh pemerintah terhadap perusakan atau tidak memenuhi disiplin yang di buat oleh pemerintah dalam memelihara fasilitas umum terkhusus halte sebagaimana pusat kajian dalam penelitian ini. Sehingga perlu adanya control pengawasan oleh dinas perhubungan terhadap fasilitas umum yang ia berikan, agar fasilitas umum tersebut dapat berfungsi sebagai mana mestinya.

c. Menyediakan fasilitas penunjang

Untuk memberikan kenyamanan terhadap penggunaan fasilitas umum berupa halte maka diperlukan adanya fasilitas lain yang dapat mendukung berjalannya fasilitas tersebut contohnya keranjang sampah, dan juga toilet umum, demi terwujudnya halte yang bersih maka adanya fasilitas yang dapat memberikan kesadaran pengguna untuk tidak membuang sampah sembarangan, karena tidak jarang kita temui banyaknya puntung rokok hingga bungkus snack bersebaran disekeliling halte tersebut, tentunya keadaan demikian akan justru membuat para pengguna bus akan enggan untuk menunggu bus di halte yang disediakan .

Pemberian fasilitas pendukung pemerintahan dinas perhubungan dapat mengandeng beberapa pihak lain contohnya dapat menarik dinas kebersihan dalam menertibkan kebersihan, dan dinas pertamanan untuk menciptakan beberapa taman mini disekitar halte, hal demikian akan mengundang para pengguna bus lebih tertarik untuk dapat menunggu di sekitar halte.

d. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat

Hubungan pemerintah dengan masyarakat sangat perlu diikat dengan sebuah pendekatan yang harmonis. Pemerintah menjalankan kebijakannya maka masyarakat pun demikian harus mengetahui segala kebijakan yang dibuat oleh pemerintah. Dalam kaitan penelitian ini maka peneliti menyampaikan bahwa menurut survei yang dilakukan oleh peneliti kepada pengguna bus mereka menyatakan semuanya tidak pernah mendapat sosialisasi dari dinas perhubungan dalam menggunakan halte sebagai fasilitas umum. sehingga tingkat kesadaran masyarakat justru minim dalam penggunaan halte tersebut.

B. Hambatan Dalam Pengadaan Halte Oleh Dinas Perhubungan

1. Keadaan Jalan Lalu Lintas Yang Tidak Tertib

Transportasi di Kota Medan saat ini di dominasi oleh Angkutan kota dimana angkutan kota ini cenderung penanganannya amburadul dengan sistem rute yang tumpang tindih yang mengakibatkan wajah kota Medan menjadi semraut ditambah lagi dengan ulah para pengemudi angkutan ini dengan sesuka hati menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat dan tanpa mempedulikan keselamatan pengendara lain. disamping itu becak motor dan becak dayung juga ikut mendominasi publik transportasi di Medan yang mana ulah

para supir becak ini kurang lebih sama dengan pengemudi angkutan kota. Transportasi lainnya adalah Taxi dan Bus Kota. Taxi dan Bus Kota ini pengoperasiannya lebih baik dibanding angkot dan Becak.

Pemberhentian angkutan umum yang semeraut menyebabkan pola pengguna angkutan umum pun kurang tertib . sehingga mereka justru lebih memilih di sembarang tempat untuk menaiki bus atau angkutan umum lainnya tanpa harus mencari halte.

2. Banyaknya stasiun bus di pinggir jalan

Selain daripada transportasi publik medan tersebut masalah lain yang muncul adalah dengan dibolehkannya bus-bus antar kota atau antar propinsi beroperasi dan mendirikan stasiun-stasiun di pinggir jalan dan memarkirkan bus tersebut di sebagian badan jalan sehingga hal ini membuat macet seperti halnya di jalan sisingamangaraja, Jalan Gagak Hitam, Jalan Letda Sujono dan tempat lainnya. Seharusnya bus-bus ini ditindak dan harus berada di terminal yang telah disediakan, hal ini untuk mengurangi kesemrautan jalanan kota Medan.

Menurut dinas perhubungan adanya stasiun di pinggir jalan menyebabkan matinya halte yang seharusnya sebagai pusat pemberhentian atau stasiun dari segala jenis usaha transportasi, bukan hanya sebatas mematikan fungsi terminal namun pastinya mengakibatkan trans mebidang justru bersaing dengan pihak bus lain karna rotasi yang dilalui trans mebidang merupakan lintasan bus lain kecuali daerah pusat kota.

3. Keberadaan Transportasi Online

Salah satu tersendatnya fungsi sebuah halte adalah sedikitnya masyarakat dalam menggunakan bus transmebidang sebagai transportasi umum sebagai alat transportasi utama masyarakat adalah adanya transportasi online yang justru dianggap oleh masyarakat sangat membantu dalam melakukan perjalanan mereka dikota medan.

Walau biaya lebih mahal masyarakat lebih menggunakan jasa transportasi online dibandingkan harus menunggu bus transmebidang yang tidak tentu kapan waktu hadirnya. Bukan hanya perkara biaya tentu menggunakan jasa transportasi online dapat memangkas waktu lebih cepat karena langsung dapat menjemput di depan rumah dan mengantar langsung ke depan tujuan yang kita inginkan.¹⁸

C. Pengaruh Keberadaan Halte Terhadap Minat Masyarakat Dalam Penggunaan Bus Trans Mebidang Di Kota Medan

1. Minat Masyarakat

Minat merupakan salah satu faktor psikologis manusia yang sangat penting untuk suatu kemajuan dan keberhasilan seseorang. Seseorang yang berminat terhadap profesi tertentu akan memperoleh hasil yang lebih baik daripada yang kurang atau tidak berminat terhadap pekerjaan itu, dengan adanya minat pada diri seseorang untuk melakukan sesuatu untuk mencapai apa yang diinginkan dan apa yang diharapkan.

Menurut Djali (2007: 121), mengatakan bahwa “minat adalah rasa lebih suka dan rasa ketertarikan pada suatu hal atau aktivitas, tanpa ada yang

¹⁸ Hasil Wawancara dengan Gultom Ridwa Parlin, Kepala Pengujian Sarana Dinas Perhubungan Kota Medan, 11 September 2019

menyuruh”, sedangkan Nana Syaodih (2007: 177), mengemukakan “minat (*interest*) yaitu suatu kekuatan, motivasi yang menyebabkan seseorang memusatkan perhatian terhadap seseorang, sesuatu benda ataupun kegiatan tertentu”.

Bimo Walgito (1994: 38) menjelaskan bahwa “minat adalah suatu keadaan dimana seseorang mempunyai perhatian terhadap sesuatu dan disertai perasaan senang untuk mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih lanjut terhadap objek tersebut”. Dalam pengertian ini terkandung makna bahwa minat terdapat dua aspek yaitu adanya perhatian yang mendalam terhadap objek tersebut dan adanya keinginan untuk mempelajari dan membuktikan lebih lanjut.

Berdasarkan pendapat-pendapat di atas, dapat disimpulkan bahwa minat merupakan salah satu keadaan dimana seseorang memberikan perhatian yang besar terhadap suatu objek, merasa senang dan ingin berkecimpung di dalamnya karena adanya kesesuaian dan kebutuhan dengan objek tersebut. Hal-hal yang dapat dijadikan tolak ukur minat seseorang terhadap suatu objek adalah seperti: perasaan senang, perhatiannya terhadap objek, dan adanya kebutuhan. Seseorang yang berminat terhadap sesuatu akan mempunyai perhatian terhadap hal-hal yang berkaitan dengan objek itu, karena mempunyai sangkut paut dan kesesuaian dengan dirinya.

a. Karakteristik Masyarakat pengguna Transportasi Bus Trans mebidang

Karakteristik penumpang Bus Trans Jogja didominasi oleh wanita, dimana usia penumpang produktif adalah antara 16-25 tahun. Asal domisili penumpang

terbanyak Trans mebidang adalah Penduduk medan Pengguna layanan Trans mebidang yang paling banyak berasal dari kalangan mahasiswa. Alasan kebanyakan penumpang dalam menggunakan Trans mebidang adalah karena tidak memiliki kendaraan pribadi ataupun SIM untuk menggunakan kendaraan di lalu lintas dan selain itu untuk menghemat bahan bakar minyak (BBM).

b. Persepsi Masyarakat terhadap halte sebagai stasiuan trans mebidang

Menurut Kamus Besar Indonesia (Depdiknas, 2002: 672), persepsi merupakan tanggapan atau penerimaan langsung dari suatu serapan yaitu proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui panca indera. Miftah Thoha mengemukakan bahwa persepsi pada hakikatnya adalah proses kognitif yang dialami oleh setiap orang didalam memahami informasi tentang lingkungannya, baik melalui penglihatan, pendengaran, penghayatan maupun perasaan (Miftah Thoha, 2005: 141). Jadi dapat disimpulkan bahwa persepsi merupakan proses dimana seseorang memilih, mengatur, dan mengintepretasikan informasi untuk membentuk suatu gambar yang berarti mengenai dunia.

Tata pemerintahan yang baik atau yang dalam istilah teknis dipopulerkan dengan ungkapan *good governace* dan *clean governance* adalah sebuah harapan. Secara kontraktual masyarakat mengharapakan itu kepada pigur-pigur dan partai-partai serta kompnen-komponen pendukung sistem yang merebut mendapatkan mandate rakyat. Harapan, tanpaknya, masih jauh dari harapan. Pemilihan kepala daerah langsung (*pemilukadasum*) yang semestinya merupakan ajang peragaan demokrasi local berlangsung tidak *faer, fly money politic*, kurang trasparans, kurang partisipatif, dan mengabaikan

prinsip-prinsip demokrasi. Itu pengalaman Indonesia dengan UU No 32 tahun 2004 yang merupakan revisi UU No 22 tahun 1999. Apa yang sejak awal di wanti-wanti ternyata menjadi kenyataan juga, diantaranya sosialisasi pemilu yang amat tergantung kepada kepentingan kandidat yang berasal dari penguasa yang sedang menjabat. Iya adalah pemilik KPUD, PANWAS dan semua jajaran birokrasi pemerintahan. Faktor ini amat menjauhkan masyarakat dari figure yang tidak diharapkan.¹⁹

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan masing-masing memiliki persepsi yang beraneka ragam terhadap adanya armada Bus Trans mebidang dikota medan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Dinas perhubungan kota medan. Bus Trans mebidang merupakan salah satu angkutan umum massal yang nyaman dapat kita lihat dari segi sarana dan prasarannya. Selain dari sarana dan prasarana transportasi umum Trans mebidang mempunyai kelebihan dalam segi ekonomi, seperti yang diungkapkan oleh Dian sebagai berikut “...Transportasi Umum yang nyaman dengan harga yang bersahabat apalagi buat kantong mahasiswa joss banget ...”²⁰

Informan berpendapat bahwa transportasi massal ini sangat efisien dalam hal tarif yang sangat ekonomis, cukup hanya Rp. 3.000,00 sehingga Rp 5.000,00 bisa mengelilingi Kota medan hingga kota binjai dengan mendapatkan sarana dan prasarana yang nyaman.

Transportasi adalah sesuatu yang sangat dibutuhkan bagi perkembangan kota. Perkembangan kota dan perkembangan transportasi adalah satu sistem yang

¹⁹ Shohibul anshor siregar, *aspirasi social masyarakat kota medan*. 2012 medan, nBasis, halaman17.

²⁰ Wawancara dengan Mbak Dian pada tanggal 10 April 2012

menimbulkan sebabakibat. Dengan transportasi yang baik, maka mobilitas warga menjadi mudah serta arus keluar masuk barang dan jasa kebutuhan warga juga menjadi lancar. Sebaliknya, jika transportasi tidak lancar maka mobilitas warga menjadi terhambat serta arus keluar masuk barang dan jasa kebutuhan warga juga menjadi terhambat. Problema transportasi yang dihadapi kota-Medan pada umumnya adalah kurangnya kapasitas jalan yang dapat menampung kendaraan yang melewatinya.

Medan yang merupakan tujuan wisata dan juga terkenal sebagai kota metropolitan juga memerlukan adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai dan efektif bagi warganya yang tinggal secara menyebar. Kehadiran Bus Trans mebidang merupakan salah satu wujud perhatian dari Pemerintah medan akan kebutuhan transportasi masyarakat yang semakin kompleks.

Keberadaan Bus Trans mebidang ini sangatlah menguntungkan bagi warga medan karena, banyak keuntungan yang didapat dengan bayaran yang cukup ringan. Sesuai dengan hal tersebut dikuatkan dengan pernyataan dari penumpang Bus Trans mebidang yaitu sebagai berikut: ”*Karena nyaman mbak dan juga ada AC nya* (Wawancara dengan Mbak Ayuk pada tanggal 28 agustus 2019). Hal ini diperkuat dengan pemaparan dari pegawai Trans mebidang ”*....nyaman mbak karena terdapat AC dan tarif ekonomi*” (Wawancara dengan Mas Hendri pada tanggal 28 agustus 2019).

Hal yang sama juga diungkapkan oleh Raafi sebagai berikut:

“Transportasi misal seperti Trans mebidang ini juga mempunyai beberapa kekurangan. Seperti yang diungkapkan dari informan berikut ini: “*...Perlu*

ditambah halte-halte mbak karena banyak orang yang sulit untuk menjangkaunya dan juga pegangan tangan itu perlu diperbaiki karena banyak yang rusak dan juga kursi yang ada di Malioboro perlu ditambah dan seringkali banyak yang berdiri menunggu bus karena kursinya kurang... ”²¹

Pemaparan dari sebagian besar masyarakat pengguna Angkutan Umum Trans Mebidang dapat disimpulkan bahwa transportasi massal yang nyaman tersebut ternyata ada kekurangannya yang dapat membuat para penumpang sedikit merasa kurangnya ketidaknyamanan. Selain itu dari hal sarana dan prasarana juga mengenai sosialisasinya dari pemerintah Medan. Seperti yang dipaparkan oleh Ayuk sebagai berikut :

“...kalau menurut saya lumayan seh mbak, soalnya saya suka browsing-browsing internet kalau buat kalangan umum kayaknya belum bagus. Setau saya sosialisasi dari pemerintah yang secara umum tidak ada realisasinya ke masyarakatnya...”²²

c. Alasan menggunakan halte trans mebidang

Teori Pilihan rasional James S. Coleman menyatakan bahwa tindakan perseorangan mengarah kepada tujuan dan tujuan itu ditentukan oleh nilai atau pilihan. Pilihan itu sendiri didasarkan pada faktor-faktor yang menguntungkan perseorangan tersebut. Para penumpang tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah, cepat dan nyaman untuk mereka gunakan dalam

²¹ Wawancara dengan Raafi pada tanggal 28 Agustus 2019

²² Wawancara dengan Ayuk pada tanggal 28 Agustus 2019

menjalankan aktivitasnya. Dalam pemelihan Tersebut tentunya ada beberapa alasan antara lain;

1) keberadaan halte yang nyaman.

Keadann halte yang telah difasilitasi oleh sebuah fasilitas keamanan menjadi dasar pemelihan para pengguna bus untuk melakukan menunggu di halte. Walau pun masih bnyak yang kita temui adanya halte yang tidak terawatt dan justru menjadi tempat persinggahan mereka yang hidup dijalan dan keadaan bauk yang tidak sedap

2) Hemat Biaya

Dengan adanya Bus Trans mebidang maka dapat menghemat biaya dalam melakukan mobilitas sosial karena, Trans Jogja hanya menarik satu kali biaya untuk menempuh perjalanan dengan rute tempat yang dituju walaupun melalui proses transit antar jalur. Seperti yang diungkapkan oleh salah satu penumpang Bus Trans mebidang bernama Mawar seperti:

*“Karena tidak punya kendaraan pribadi, selain itu juga hemat biaya dalam menggunakan Bus Trans Jogja dengan hanya lima ribu bisa keliling Yogyakarta”*²³

Hal yang sama juga diungkapkan oleh hasil wawancara dengan Dian sebagai berikut:

*“Karena Trans mebidang merupakan transportasi umum yang nyaman dengan harga yang bersahabat, apa lagi buat kantong mahasiswa yang sangat bagus banget”*²⁴

²³ Wawancara dengan Mawar pada tanggal 29 Agustus 2019

3) Sarana dan Prasarana

Keberadaan halte memberikan sarana dan prasarana yang lebih nyaman. Berdasarkan data observasi yang dilakukan, halte mempunyai sarana dan prasarana yang lebih nyaman

Fungsi utama sarana dan prasarana pada dasarnya memiliki tujuan :

- a) Menciptakan kenyamanan.
- b) Menciptakan kepuasan.
- c) Mempercepat proses kerja.
- d) Memudahkan proses kerja.
- e) Meningkatkan produktivitas.
- f) Hasil lebih berkualitas.²⁵

Seperti adanya keranjang sampah dan sebagainya. Dengan adanya keranjang sampah maka disekitaran halte tidak ada orang yang membuang sampah sembarangan sehingga penumpang yang lainnya tidak merasa terganggu oleh sampah dan lebih nyaman untuk menggunakan halte istirahat, murah, aman, apalagi seperti halnya kita tidak mempunyai kendaraan pribadi, selain itu juga supirnya tidak ugal-ugalan

Dari beberapa wawancara di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar masyarakat berminat menggunakan transportasi massal Bus Trans mebidang karena melihat dari sarana prasarana yang diberikan oleh Trans mebidang jika dibandingkan dengan pilihan transportasi umum lainnya. Masyarakat tidak merasa

²⁴ Wawancara dengan Dian pada tanggal 10 April 2012

²⁵ Dikutip melalui, <https://www.kanalinfo.web.id/pengertian-sarana-dan-prasarana>. pada tanggal 10 september 2019

terpaksa atau di paksa menggunakan Bus Trans Jogja oleh pemerintah, semua itu karena sesuai dengan dorongan dari diri masing-masing individu itu sendiri. Dengan arti minat yaitu suatu kekuatan, motivasi yang menyebabkan seseorang memusatkan perhatian terhadap seseorang, sesuatu benda ataupun kegiatan tertentu”.

Minat adalah suatu keadaan dimana seseorang mempunyai perhatian terhadap sesuatu dan disertai perasaan senang untuk mengetahui dan mempelajari maupun membuktikan lebih, lanjut terhadap objek tersebut dengan sesuatu itu. Pilihan itu sendiri didasarkan pada faktor-faktor yang menguntungkan perseorangan tersebut. Para penumpang tentunya akan lebih memilih angkutan umum yang lebih murah, cepat, dan nyaman untuk mereka gunakan dalam menjalankan aktivitas mereka. Hal ini terlihat dari pemaparan hasil wawancara sebagai berikut: Transportasi umum Bus Trans mebidang yang lebih nyaman dengan harga yang bersahabat apalagi buat kantong mahasiswa.

2. Faktor Penghambat Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Halte Bus Trans Mebidang

a. Penggunaan Halte Adanya Unsur Terpaksa

Penggunaan halte yang merupakan para mobilitas untuk menaik bus trans mebidang mereka biasanya didasarkan kaarena adanya sebuah arena terpaksa dengan alasan tidak memiliki alat transportasi pribadi sehingga menggunakan bus sebagai alternatif untuk dapat melakukan perjalanan ke lokasi lain. Padahal salah satu fungsi daari tersedianya halte adalah memberikan daya minat masyarakat

untuk dapat menggunakan bus sebagai transportasi massal demi menghindari kemacetan dan semerawutnya jalan di kota Medan.

b. Keterbatasan jumlah halte

Sedikitnya jumlah halte mengakibatkan jarak antara halte dengan calon penumpang pun sangat jauh sehingga menimbulkan rasa kesal untuk menghampiri halte tersebut. Akibat fungsi halte tidak maksimal. Bahkan tidak bias dipungkiri para pengguna bus trans mebidang naik dan turun di sembarang jalan, tentunya keadaan demikian akan menghasilkan dan justru menambah kesemerawutan keadaan jalan. Padahal kita ketahui tujuan utama adanya halte adalah menertibkan trans mebidang dalam menaikan dan menurunkan penumpang.

c. Jadwal bus yang tidak tertib

Keterlambatan kehadiran bus membuat para pengguna enggan untuk menunggu di sebuah halte yang telah disediakan, hal tersebut diakibatkan keadaan jalan macet yang mengakibatkan laju bus pun tidak teratur, maka dari itu sangat diperlukan adanya jana khusus yang dimiliki oleh trans mebidang di kota Medan. Sehingga kehadiran bus pada halte dapat tercapai sesuai waktu yang telah ditentukan. Atau pengguna bus dapat menunggu maksimal (03 Mei 2012).

d. Tidak adanya jalur tersendiri

Tidak adanya jalur tersendiri untuk Trans mebidang di kota Medan dapat menghambat seseorang menggunakan Trans mebidang karena, jika tidak ada jalur tersendiri maka tidak jarang Trans mebidang terjebak macet sehingga

menimbulkan ketidakefisienan waktu dalam menuju tempat tujuan. Hal ini diperkuat oleh pemaparan dari hasil wawancara berikut: “...*Lebih banyak lagi ditambah haltenya karena masih kurangnya jalur tersendiri dari penempatan Bus Trans Jogja tersebut*” (Wawancara dengan Tia pada tanggal 29 Agustus 2019). Dari pemaparan ini membuktikan bahwa Trans Jogja juga perlu menambahkan sarana dan prasarana yang lebih baik untuk menarik minat menggunakan Bus Trans mebidang.

e. Kurangnya sistem pengawasan di sekitaran halte.

Tujuan pengawasannya sebenarnya cukup jelas dapat disimpulkan dari pengarahan bapak presiden sebagaimana yang disampaikan , yaitu bahwa pengawasan itu.; bukan ditunjukan untuk mencari=cari kesalahan atau mencari siapa yang salah. Tujuan utama pengawasan adalah untuk memahami apa yang salah (dan apa juga yang tidak salah). Demi perbaikan dimasa yang akan datang”.

Dengan tidak merubah arti, tujuan pengawasan adalah dapat pula dirumuskan sebagai:

Untuk mengetahui dan memahami kenyataan yang sebenarnya tentang pelaksanaan pekerjaan atau kegiatan yang menjadi obyek pengawasan apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak, sebagai bahan untuk melakukan perbaikan-perbaikan di waktu yang akan datang.²⁶

Dalam konteks ini pengawasan dalam pemeliharaan dan pengadaan halte sangatlah penting demi menjamin mana yang baik dan tidak dalam adanya sebuah kebijakan pengadaan halte sehingga masyarakat lebih percaya terhadap tindakan

²⁶ Sujanto, *awspek-aspek pengawasan di Indonesia*, Jakarta 1998, halaman 96.

tersebut, pengawasan bukan hanya sebatas dilakukan terhadap pihak internal tapi pengawasan yang dapat ditimbulkan dari pihak luar seperti gangguan keamanan preman dan tindakan pidana lain yang dapat terjadi di sekitaran halte, agar mereka pengguna halte merasa terlindungi karena adanya sebuah pengawasan.

3. Dampak Keberadaan Halte

Pengadaan sarana prasarana baik berupa pembangunan, transportasi, komunikasi, sosialisasi yang bermanfaat untuk memudahkan masyarakat dalam melaksanakan aktivitasnya dan melancarkan mobilitas sosial masyarakat, pasti mempunyai sisi positif dan negatif dari pengadaan sarana prasana tersebut. Hal ini sama dengan pengadaan Trans mebidang pada tahun 2015 yang menjadi program Pemerintah kota medan. Dalam hal meningkatkan dan menambah sarana Transportasi umum di medan.

Kita sangat mengetahui bahwa medan merupakan pusat kuliner terbesar yang di kunjungi oleh banyak para wisatawan baik dari luar daerah medan ataupun masyarakat Medan itu sendiri. Bukan hanya sebatas tempat kuliner tapi kota medan menjadi tempat pilihan untuk melanjutkan pendidikan tingkat tinggi dari daerah lain. Hal tersebutlah yang kemudian menjadi program pemerintah dalam menambah angkutan umum untuk mempermudah para wisatawan mengunjungi tempat-tempat yang ada di daerah kota medan dengan menghemat biaya. Mobilitas sosial merupakan sebuah proses sosial dimana menghasilkan sesuatu bagi masyarakat. Hasil dari suatu mobilitas akan berupa dampak yang bersifat positif ataupun bersifat negatif. Penerimaan masyarakat tentang positif atau negatif suatu dampak mobilitas saling berbeda satu sama lain.

Pada perekonomian saat ini, setiap kegiatan memiliki hubungan antara kegiatan satu dengan kegiatan yang lain. Hubungan antar kegiatan dapat memberikan dampak positif terhadap perekonomian secara baik, jika aktivitas pasar dilakukan sesuai dengan prosedur atau aturan yang benar. Apabila berjalan sesuai dengan prosedur yang benar tentu akan mencapai target yang diharapkan.

Dalam pengertiannya, eksternalitas merupakan suatu dampak dari kegiatan atau aktifitas orang lain, dampak tersebut bisa positif maupun negative. Dampak sendiri berarti konsekuensi akibat kegiatan yang telah dilakukan. Dampak positif disebut dengan eksternalitas positif, karena suatu tindakan tersebut memberikan keuntungan atau timbal balik terhadap orang lain. Sedangkan dampak negative merupakan eksternalitas yang bersifat negatif, karena suatu tindakan tersebut memberikan kerugian kepada orang lain atau orang lain tidak mendapat kompensasi atas suatu kegiatan yang telah dilakukan.

Eksternalitas dapat terjadi karena aktivitas manusia yang tidak mengikuti dasar prinsip ekonomi yang benar. Dalam segi ekonomi, eksternalitas dan ketidakefisienan dapat terjadi karena sebuah sumberdaya tidak dapat dialokasikan dengan efisien. Apabila terjadi ketidakefisienan akan mengakibatkan ketidaksempurnaan pasar, dan kegagalan pemerintah dalam menghasilkan sumber daya yang baik. Dengan ketidakefisienan tersebut sehingga terjadinya kegagalan dan akan berdampak kepada kegiatan perekonomian masyarakat.

Kegagalan pada sumber daya diartikan yaitu masyarakat belum bisa mengimplementasikan keberadaan sesuai dengan aktivitasnya. Maka dari itu agar terjadi kegiatan yang saling menguntungkan satu sama lain diperlukan

pemahaman terhadap suatu individu masing-masing. Dalam pembahasan ini mengenai eksternalitas positif barang publik yaitu pemanfaatan fasilitas halte sebagai sarana pendukung fasilitas transportasi. Sarana pendukung halte merupakan bagian dari infrastruktur suatu jalan. Dimana, suatu jalan memiliki aspek fasilitas sebagai sarana pendukung. Sarana pendukung tersebut disediakan oleh pemerintah sebagaimana mesti fungsinya.

Penyediaan sarana tersebut dikategorikan sebagai barang public, karena barang public itu sendiri memiliki arti yaitu suatu barang yang penggunaannya dapat dirasakan oleh orang lain tanpa mengeluarkan biaya dan tidak ada batasan. Selain itu, penggunaannya tidak mengganggu dan mengurangi konsumsi orang lain juga. Justru akan menimbulkan manfaat bagi orang lain yang memiliki keterkaitan hubungan. Sehingga, sebuah aktivitas yang tidak merugikan dan mendapatkan manfaat itu dinamakan eksternalitas positif.

Dalam pemanfaatan barang public tersebut tentu akan menimbulkan eksternalitas positif. Eksternalitas positif akan memberi manfaat untuk orang lain, karena dengan menggunakannya tidak merugikan orang lain. Dengan adanya sebuah halte yang dibangun pemerintah sebagai salah satu infrastruktur dari jalan yaitu sarana pendukung transportasi umum. Halte memiliki fungsi yaitu sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Dengan menggunakan fasilitas tersebut masyarakat tidak perlu mengeluarkan biaya.

Kemudian penggunaannya dapat dilakukan bersama oleh orang lain yang memanfaatkan sesuai kegunaannya. Di sisi lain, manfaat yang dirasakan oleh para pengguna kendaraan pribadi juga akan merasakan dampak yang baik, karena

transportasi umum tidak berhenti di sembarang tempat. Karena para transportasi umum mendapatkan wadah untuk dimanfaatkan.

Dalam penyediaan fasilitas halte sebagai tempat pemberhentian transportasi umum dapat dimanfaatkan oleh orang lain tanpa mengeluarkan biaya. Dengan keberadaan halte, juga dapat memberikan nilai estetika tersendiri, jika suatu halte dapat dikelola dan dirawat dengan baik. Masyarakat sebagai pengguna moda transportasi umum, harus dapat memanfaatkan halte dengan sebaik mungkin.

Disisi lain karena, halte memiliki peran sebagai sarana pendukung transportasi umum. Dari aspek pemanfaatan sebagai nilai estetika yaitu sebuah halte selain memiliki nilai fungsi juga memiliki nilai estetika. Estetika dalam arti nilai keindahan, yaitu suatu fasilitas memiliki konsep yang dapat menimbulkan lingkungan menjadi terlihat tertata dan asri.

Jika halte difungsikan dengan benar dan tidak ada penyalahgunaan akan menimbulkan kenyamanan terhadap pengguna yang lain. Misalnya suatu halte memiliki konsep green n clean yaitu menjaga penghijauan disekitar halte agar tidak terlihat monoton atau tidak terencana. Dampak positif yang ditimbulkan keberadaan sarana tersebut yaitu dijadikan sebagai tempat pemberhentian transportasi umum, sehingga tidak berhenti di bahu jalan sembarangan.

Jika tidak ada keberadaan halte di beberapa titik secara merata akan menyebabkan masyarakat memberhentikan transportasi umum di pinggir jalan raya dengan tidak beraturan. Hal tersebut dapat menyebabkan kemacetan dan membahayakan orang lain karena berhenti tidak pada tempatnya.

Hal tersebut juga perlu diperhatikan oleh para pengemudi transportasi umum, tidak hanya kepada penumpang saja. Misalnya di Negara lain menerapkan jika pengemudi transportasi umum tidak akan menaikkan penumpang, apabila penumpang tersebut tidak memanfaatkan halte sebagai sarana transit transportasi. Jika di Negara lain menerapkan hal tersebut, di Indonesia lahan halte bisa dikelola dengan membuat konsep tanaman hidroponik agar udara sejuk sehingga dapat memberikan manfaat kepada orang lain juga. Kebijakan atau aturan tersebut perlu di jadikan motivasi kepada masyarakat Indonesia atau Negara lain dengan tujuan pemanfaatan sarana dengan baik, dan dapat menertibkan arus lalu lintas.

Keberadaan halte jika tidak dimanfaatkan dengan baik akan membahayakan diri sendiri dan orang lain. Dengan keberadaan halte dapat memberikan akses kepada pelaku transportasi umum dan penumpang yang saling mendapatkan keuntungan keselamatan. Disisi lain, halte juga kerap digunakan sebagai tempat istirahat para tukang becak, pegawai mall, dan tempat penjual asongan. Dari sisi buruk tersebut akan mengakibatkan alih fungsi pemanfaatan jika tidak mendapatkan kebijakan yang serius. Dari pemanfaatan yang digunakan sebagai tempat pedagang, memberikan peluang bagi pedagang yang tidak memiliki tempat tetap untuk berjualan. Dalam sisi positif memberikan akses perekonomian dan memberikan penghasilan.

Selain itu, kesalahan pemanfaatan yaitu digunakan sebagai istirahat pegawai sebagai tempat makan siang disaat jam istirahat. Hal tersebut, menimbulkan ketidaknyamanan kepada para pengguna halte. Seharusnya tempat untuk menunggu transportasi umum, namun dengan keberadaan orang-orang yang

berkeperluan lain sehingga masyarakat tidak menggunakannya. Dari sisi buruk tersebut tentu tidak seharusnya diterapkan oleh orang yang sadar akan pemanfaatan yang benar.

Faktor lain tidak digunakannya halte sebagai tempat penurunan penumpang, biasanya sopir sedang kejar setoran sehingga dikejar oleh waktu. Kemudian, untuk penumpang kadang tidak menunggu transportasi umum di halte dikarenakan jarak antar yang satu dengan yang lainnya belum terpenuhi. Hal tersebut merupakan koreksi oleh pemerintah untuk melengkapi saranan sesuai dengan aturan. Selain itu, biasanya kondisi yang belum nyaman sehingga halte masih belum menjadi pilihan.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Kebijakan dinas perhubungan dalam pengelolaan halte kota medan belum memenuhi standart dari peraturan menteri 29 tahun 2015, yaitu tentang standart pelayanan minimal angkutan dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, karena masih ada beberapa point yang tidak terpenuhi dalam pengadaan dan pengelolaan halte. Dalam hal ini pengelolaan halte jarang dilakukan dan luput dari manajemen terhadap sebuah anggaran atau perencanaan laba untuk mengatur penggunaan dan menetapkan sebuah anggaran demi terwujudnya sebuah tujuan bersama.
2. Hambatan dalam pengelolaan halte oleh dinas perhubungan kota medan adalah terbatas nya anggaran untuk melakukan pengadaan dan pengelolaan halte di kota medan. Dan keadaan jalan yang tidak tertib membuat pergerakan bus tidak memungkinkan untuk dapat hadir tepat waktu di lokasi halte
3. Pengaruh keberadaan halte terhadap minat masyarakat dalam menggunakan bus angkutan umum khususnya trans mebidang dikota medan masi tidak cukup untuk meningkatkan minat masyarakat menggunakan bus trans mebidang, dan lebih memilih menggunakan transportasi online dan bahkan menggunakan kendaraan pribadi tentunya keadaan demikian mengakibatkan keadaan jalan tentu selalu padat.

B. Saran

1. Disarankan bagi pihak pemerintah yang berwenang disektor transportasi khususnya untuk standart pelayanan minimum keberadaan halte perlu dilakukan evaluasi untuk menyesuaikan peraturan menteri 29 tahun 2015 yaitu tentang standart pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek, sehingga maksud dan tujuan dari peraturan menteri tersebut bias terealisasi dan berjalan dengan sesuai yang diharapkan.
2. Disarankan penindakan yang tegas terhadap supir bus yang tidak berhenti di halte yang telah ditetapkan. Dan memberikan sosialisai kepada masyarakat mengenai manfaat dan pentingnya menggunakan halte sebagai tempat penantian bus dalam melakukan mobilitas aktifitas masyarakat.
3. Disarankan adanya kepastian dan jaminan keamanan bagi pengguna halte demi terciptanya rasa nyaman dan tentram, karena keadaan halte di kota medan tidak jarang ditemukan sebagai tempat istirahat anak jalanan atau mereka yang tidak memiliki tempat tinggal tetap sehingga menimbulkan kesan yang tiddak baik dan tidak nyaman.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku

Amiruddin dan zainal asikin, 2003. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta :raja grafindo persada

Arifin Thahir, 2015, *Kebijakan Publik Dan Transparansi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*, Bandung, Alfabetha,.

Bambang sunggono.2010, *Metode Penelitian Hukum*.Jakarta: Rajawali pers.

Brayant, Coralie, *Manajemen Untuk Negara Berkembang*. Jakarta, catalog dalam terbitan,

Ida hanifa, dkk. 2014, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Medan: Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara,.

Irvan setiawan 2018, *Handbook Pemerintahan Daerah*. Jakarta Wahana resolusi.

Maryono, *Standart Pelayanan Publik Langkah-Langkah Penyusunan*, 2009, Jakarta, catalog dalam terbitan

Rachmad K Dwi Susilo, *Sosiologi Lingkungan*, Bandung, PT Raja Grafindo Persada,

Shohibul Anshor Siregar, *Aspirasi Social Masyarakat Kota Medan*. 2012 Medan, Basis

Soerjono Soekanto Dan Srimamudji, 2011, *Penelitian Hukum Normative*, Jakarta: Raja Grafindo,

Soerjono Soekanto.2014 *Pengantar Penelitian Hukum*.Jakarta : Universitas Indonesia.

Sujanto, *Aspek-Aspek Pengawasan di Indonesia*, Jakarta 1998,, PT Persada

B. Peraturan perundang-undangan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor untuk umum dalam Trayek

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Undang-Undang No 22 Tahun 2019 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

C. Internet

Dikutip melalui https://www.kompasiana.com/tenderwatch/54ffd0b5a3_33118f6850fa7b/playanan-publik-menurut-uu-no-25-tahun-2009?page=all

Dikutip melalui, https://ematurbongs.blogspot.com/2012/09/konsep-dan-model-model-implementasi_20.html

Dikutip melalui, <https://www.kanalinfo.web.id/pengertian-sarana-dan-prasarana>.

lampiran
DAFTAR WAWANCARA

Nama: : Rizky Pratama Putra
Narasumber : Gultom Ridwan Parlin S.SiT.M.T
Jabatan : Kepala Pengujian Sarana
Waktu wawancara : 11 September 2019

A. Wawancara mengenai rumusan masalah pertama

1. bagaimana pengadaan halte oleh dinas perhubungan?

Jawab: pengadaan halte yang dilakukan oleh dinas perhubungan menyusun dan menetapkan standar pelayanan;

- a) menyusun, menetapkan, dan memublikasikan maklumat pelayanan;
- b) menempatkan pelaksana yang kompeten;
- c) menyediakan sarana, prasarana, dan/atau fasilitas pelayanan publik yang mendukung terciptanya iklim pelayanan yang memadai;
- d) memberikan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas penyelenggaraan pelayanan publik;
- e) melaksanakan pelayanan sesuai dengan standard pelayanan;

2. bagaimana pengawasan terhadap pengadaan halte dikota medan?

Jawab: Pengawasan penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan oleh pengawas internal dan pengawas eksternal. Pengawasan internal penyelenggaraan pelayanan publik dilakukan melalui pengawasan oleh atasan langsung sesuai dengan peraturan perundang-undangan; dan pengawasan oleh pengawas fungsional sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Responden

(Gultom Ridwan Parlin S.SiT.M.T)



Mahasiswa

(Rizky Pratama Putra)



PEMERINTAH KOTA MEDAN
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Pinang Baris No.114-A Medan Kode Pos 20127
Telp. (061) 8450542

Medan, 11 September 2019

Nomor : 070/5874/DISHUB/IX/2019

Lamp. :-

Perihal : Penerimaan Penelitian

Kepada Yth :

Dekan Fakultas Hukum

Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Di-

Medan

Dengan hormat ;

1. Menindak lanjuti Surat Badan Penelitian Dan Pengembangan Kota Medan Nomor : 070/1252/Balitbang/2019 Perihal : Surat Rekomendasi Penelitian.
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa Sdr. RIZKY PRATAMA **PUTRA** ; NPM : 1406200501 diterima melaksanakan penelitian pada Dinas Perhubungan Kota Medan
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

KASUBBAG KEPEGAWAIAN DAN UMUM
DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN



MELDA HERLINA, SH.MSI
PEMBINA

NIP. 19710312 199803 2 003



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM**

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : RIZKY PRATAMA PUTRA
NPM : 1406200501
PRODI/BAGIAN : Ilmu Hukum/Hukum Administrasi Negara
JUDUL SKRIPSI : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN
DALAM PENYEDIAAN HALTE SEBAGAI FASILITAS
UMUM DI KOTA MEDAN (Studi Dinas Perhubungan Kota
Medan)
Pembimbing : MUKHLIS, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
19-8-2019	Konvensional journal	
21-8-19	sumbuhan jurnal dan literatur blog	
25-9-2019	di temui skripsi dtk di bumbay dan kender; untuk bumbay hasil penelitian y.	
28-9-2019	ditemin pembantu skripsi untuk di kender dan tali	
30-9-2019	Konvensional dan bumbay	
1-10-19	bumbay hasil wawancara	
3-10-19	pembantu pembantu skripsi dan bumbay	
4-10-19	hasil penelitian skripsi dan pembantu skripsi	

Diketahui,
DEKAN FAKULTAS HUKUM

DOSEN PEMBIMBING

(Dr. IDA HANIFAH, SH., MH)

(MUKHLIS, S.H., M.H)