

Implementation of the Musi Light Rail Transit Feeder Use Policy in Palembang City in 2022

M Dani Ismi Pratama*, Novia Kencana, Isabella

Universitas Indo Global Mandiri, Jl. Jend. Sudirman Km.4 No. 62, 20 Ilir D. IV, Kec. Ilir Tim. I, Kota Palembang, Sumatera Selatan 30129, Indonesia
E-mail 2019610046@students.uigm.ac.id*

Article history :

Received : 02/12/2023
Received in revised form : 12/03/2024
Accepted : 15/03/2024

Abstract: This research aims to find out how policies are implemented in the use of LRT feeder transportation in Palembang City in 2022. This research uses a qualitative method, where this method is a qualitative research method that can present data that is not monotonous and boring and not fixated on one point, from the theory of the indicators that will be used this is what researchers can develop so as to get the results to be achieved later . The results of this study indicate that this program is considered quite good by conducting in-depth interviews, and observing these activities guided by indicators namely (1) Policy Content (Policy Content): (A) Affected interests (influenced interests) this indicator is only guided by the mayor's Decree Number 416 of 2022 concerning the Feeder Transport Route Network from and to the Light Rail Transit station. The transportation is a little inconvenient because the departure time is too long at the bus stop, there is no schedule. departure Sub indicator (B) Type of benefits (type of benefits) this feeder transport has many benefits, especially convenient but the bus stops used are still not comfortable (C) Extent of change envision (degree of change to be achieved) feeder transport is expected to provide a service to the public to use public transportation, both car and light rail (LRT). (D) Place of decision making (location of decision making) Decision maker for this Feeder transportation from the Ministry of Transportation and the Mayor, Ministry of Transportation In 2020, (E) Program implementer (program implementer) The implementation of the Feeder transportation program has been good since this transportation has been running in the city Palembang (F) The resources used (the resources used) the resources used in this feeder transport are human resources (HR) and facilities and infrastructure. (2) Implementation Environment (Implementation Context) (A) Compliance and responsiveness (level of compliance and response from executors) means that the level of compliance and response of the implementer on this feeder transport is very good, Through the stages of research, analysis and discussion carried out, the researcher concludes that, it can be concluded that the use of the LRT Feeder Transport is quite good, when viewed from these 2 indicators, this Transport Mode still has some drawbacks such as it is still empty of visitors and there is no scheduled departure at every stop.

Keywords: *Kebijakan Transportasi, Angkutan Feeder, Transportasi umum*

Implementasi Kebijakan Penggunaan Light Rail Transit Feeder Musi di Kota Palembang Tahun 2022

M Dani Ismi Pratama*, Novia Kencana, Isabella

Universitas Indo Global Mandiri, Jl. Jend. Sudirman Km.4 No. 62, 20 Ilir D. IV, Kec. Ilir Tim. I, Kota Palembang, Sumatera Selatan 30129, Indonesia
E-mail 2019610046@students.uigm.ac.id*

Abstrak: Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Bagaimana Penerapan Kebijakan dalam Penggunaan Angkutan Feeder LRT Di Kota Palembang Tahun 2022. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dimana metode ini adalah metode penelitian kualitatif ini dapat menyajikan data yang tidak monoton dan membosankan dan tidak terpaku pada satu titik, dari indikator-indikator teori yang akan dipakai inilah dapat peneliti kembangkan sehingga mendapatkan hasil yang ingin di capai nantinya. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa program ini dinilai cukup baik dengan melakukan wawancara mendalam, dan melakukan observasi ke kegiatan tersebut dengan berpedoman dengan indikator Yaitu (1) Isi Kebijakan (*Content of Policy*): (A) *Interest affected* (kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi) pada indikator ini hanya berpedoman pada Surat Keputusan wali kota Nomor 416 Tahun 2022 tentang Jaringan Trayek angkutan pengumpan (Feeder) dari dan ke stasiun kereta api ringan (Light Rail Transit) angkutan sedikit kurang nyaman karena waktu keberangkatan yang terlalu lama di halte memang tidak terdapat jadwal keberangkatan Sub indikator (B) *Type of benefits* (tipe manfaat) angkutan feeder ini memiliki manfaat yang banyak terutama nyaman namun halte yang digunakan masih belum nyaman (C) *Extent of change envision* (derajat perubahan yang ingin dicapai) angkutan pengumpan diharapkan dapat memberikan suatu layanan kepada masyarakat untuk menggunakan angkutan umum baik angkutan mobil maupun kereta Ringan (Light Rail Transit). (D) *Site of decision making* (letak pengambilan keputusan) Pengambil Keputusan angkutan Feeder ini dari Kementerian Perhubungan dan Walikota, Kementerian Perhubungan Pada tahun 2020, (E) *Program implementer* (pelaksana program) Pelaksanaan program angkutan Feeder ini sudah baik sejak angkutan ini berjalan di kota Palembang (F) *Resources committed* (sumber-sumber daya yang digunakan) sumber daya yang digunakan di angkutan feeder ini adalah Sumber daya manusia (SDM) dan sarana dan prasarana. (2) Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*) (A) *Compliance and responsiveness* (tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana) dapat disimpulkan bahwa tingkat kepatuhan dan respon pelaksana pada angkutan feeder ini sudah Sangat baik, Melalui serangkaian penelitian, analisis dan pembahasan yang di lakukan, peneliti mengambil kesimpulan jika, dapat diambil bahwa penggunaan Angkutan Feeder LRT ini sudah Cukup baik, jika dilihat dari 2 Indikator tersebut, Karena Angkutan Ini masih memiliki beberapa kekurangan seperti masih sepi penumpang dan tidak ada jadwal keberangkatan di setiap halte.

Kata kunci: Kebijakan Transportasi, Angkutan Feeder, Transportasi umum

PENDAHULUAN

Menurut Means dan Schneider (Rahayu et al., 2020). mendefinisikan e Government sebagai hubungan antara pemerintah lain, pelanggan (sektor bisnis, lembaga pemerintah lainnya, dan masyarakat) dan penyedia mereka (sektor bisnis, lembaga pemerintah lainnya, dan masyarakat) dengan penggunaan elektronik.

Graham mengklaim bahwa konsep *e-government* didasarkan pada setidaknya empat elemen, khususnya:

1. Pelayanan pemerintah yang berorientasi pada kebutuhan masyarakat harus rasional dan adil agar masyarakat yang dilayani percaya bahwa merekalah sasarannya.
2. Layanan inklusif, yang memperbarui setiap layanan yang ada untuk memastikan dapat dinikmati oleh semua lapisan masyarakat tanpa batasan.
3. Semua layanan pemerintah, termasuk yang disampaikan secara elektronik melalui internet, komputer, dan sarana lainnya, harus tersedia dengan mudah dan cepat.

Semua layanan pemerintah, termasuk yang disampaikan secara elektronik melalui internet, komputer, dan sarana lainnya, harus tersedia dengan mudah dan cepat. Semua layanan pemerintah, termasuk yang disampaikan secara elektronik melalui internet, komputer, dan sarana lainnya, harus tersedia dengan mudah dan cepat. Pengelolaan informasi, pemerintah menyediakan informasi yang rasional, jelas, mudah dimengerti sesuai kebutuhan sehingga informasi tersebut menjadi bernilai.

Bedasarkan (Surat Keputusan Wali Kota Nomot 416 Tahun 2022 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Pengumpan (*Feeder*) Dan Ke Stasiun Kereta Api Ringan (*Light Rail Transit*, 2022). bahwa penataan jaringan trayek angkutan Pengumpan (*Feeder*) dari dan ke stasiun LRT perlu diperbaiki dalam rangka mewujudkan pelayanan angkutan umum yang andal, nyaman, dan bersih di Kota Palembang untuk semua bentuk transportasi.

Smart Living adalah dimensi *smart city* yang menjamin kelangsungan hidup seseorang berdasarkan 4 faktor: kelangsungan gaya hidup, kelangsungan kesehatan, dan kelangsungan sistem transportasi yang memungkinkan mobilitas mereka. Mewujudkan Tata Ruang Wilayah yang Serasi dan Sesuai (*Harmony*), Sarana Transportasi (*Mobility*) Mewudukan Infrastruktur Kesehatan (*Health*), dan Keamanan (*Security*) (Fadia Puspita & Syaodih, 2022).

Transportasi, yaitu mobilitas cerdas yang memungkinkan penduduk kota untuk bergerak secara efektif dan mampu memberikan layanan yang aman dan nyaman, merupakan salah satu komponen dari *smart living*. Untuk mengurangi jumlah lalu lintas kota, transit yang aman dan nyaman sangat penting (Rahmadiansyah & Arief, 2019).

Angkutan *Feeder* LRT Kota Palembang telah di resmikan pada tanggal 7 Juli 2022, Angkutan *Feeder* LRT hadir sebagai Angkutan penampung dengan jumlah 35 unit Mobil. Transportasi ini berkapasitas 9 penumpang dengan 10 tempat duduk. dan *Feeder* LRT memiliki 7 koridor dengan rute layanan yang ditetapkan dan batas kecepatan 50 kph. (Dinas Perhubungan Kota Palembang)

Tabel 1. Rute Angkutan *Feeder* LRT

NO	Rute Awal	Rute Akhir
1	Talang Kelapa	Talang Buruk
2	Asrama Haji	Sematang Borang
3	Asrama Haji	Talang Betutu
4	Stasiun LRT Polresta	Perumahan OPI
5	Stasiun LRT DJKA	Terminal Plaju
6	Stasiun LRT RSUD	Sukawinatan
7	Bukit	Stadion Kamboja (Via Stasiun LRT Bumi Sriwijaya)

Sumber : Dinas Perhubungan, 2022

Angkutan *Feeder* LRT Kota Palembang telah di resmikan pada tanggal 7 Juli 2022, Namun seiring waktu berjalan sejauh ini sangat sedikit minat masyarakat menggunakan angkutan ini, menurut Hasila sebagai masyarakat yang sering menaiki angkutan feeder ini menurutnya Halte berhenti angkutan feeder ini terlalu jauh sehingga kebanyakan masyarakat lebih memilih angkutan kota daripada angkutan feeder LRT ini.

Penelitian yang membahas tentang Kebijakan Angkutan *Feeder Light Rail Transit* (LRT) bukanlah penelitian yang pertama, melainkan sudah banyak yang membahas sebelumnya, dalam penelitian ini ada beberapa persamaan seperti pembahasan tentang e-government, metode penelitian berupa pengguna metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, Sedangkan kebaruan penelitian ini ialah membahas tentang angkutan feder yang ada di kota Palembang tahun 2023 yang belum ada di teliti oleh orang lain. Penelitian tentang transportasi umum berupa angkutan *Feeder* yang di operasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang ini menarik untuk dilakukan penelitian karena hal ini baru dilaksanakan di Kota Palembang. Maka dari itu perbedaan penelitian ini dan sebelumnya adalah angkutan umum *Feeder* ini baru dioperasikan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, menurut Creswell (2016:4) Penelitian kualitatif meneliti dan memahami pentingnya banyak individu

atau kelompok individu yang merupakan produk dari peristiwa sosial atau kemanusiaan. Dalam penelitian ini, studi kasus digunakan sebagai metode untuk Pendekatan data kualitatif. Studi kasus menurut (Crewell, 2016). adalah strategi penelitian untuk mengkaji secara menyeluruh segala sesuatu dengan memperoleh informasi yang komprehensif dengan menggunakan berbagai teknik pengumpulan data. Selain itu, studi kasus dilakukan untuk memperoleh pengetahuan yang lebih dalam dan melakukan penyelidikan yang lebih menyeluruh tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan orang, kelompok, atau keadaan.

Data penelitian ini bersumber dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara terhadap 7 informan yang merupakan masyarakat, sopir Angkutan *Feeder* LRT Sumsel dan PNS. Informan terdiri dari 1 orang Pejabat UPTD Angkutan Massal, 1 orang Pejabat Staff Seksi Angkutan, 2 orang Sopir *Feeder* LRT, dan 4 Orang Sebagai Masyarakat.

Data sekunder diperoleh dari desk study terhadap dokumen tertulis, baik dalam bentuk data statistik yang berasal dari pihak berwenang maupun berita-berita tertulis yang dimuat dalam media cetak maupun elektronik. Data tersebut berupa dokumen Peraturan Walikota Palembang Nomor 416 Tahun 2022 tentang Jaringan trayek angkutan pengumpan (*Feeder*) dari dan ke stasiun Kereta Api Ringan (Light Rail Transit).

Pengumpulan data dimulai sejak 25 Maret sampai dengan 18 Juli 2023 melalui wawancara dan review dokumen. Wawancara dilakukan berdasarkan pedoman wawancara yang berisi pertanyaan terbuka untuk menggali secara mendalam hal-hal yang terkait dengan penerapan Kebijakan penggunaan angkutan *feeder* LRT Musi di Kota Palembang. Sedangkan reuiu dokumen dilakukan terhadap: a) dokumen tertulis, berupa regulasi atau kebijakan pemerintah, laporan tahunan, dan data statistik baik dalam bentuk data statistik yang berasal dari instansi berwenang maupun berita-berita tertulis yang dimuat dalam media cetak maupun elektronik tentang penerapan TPP pada Pemerintah Daerah dan b) review terhadap literatur atau kepustakaan sebagai referensi mengenai isu penelitian ini. Data-data tersebut selanjutnya dianalisis dengan teknik analisis deskripsi dan interpretasi melalui tahap reduksi data, penyajian data, dan pengambilan kesimpulan atau verifikasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Angkutan *Feeder* LRT merupakan transportasi yang bertipekan pola interaksi G2C (*Govrnment to citizen atau Government to Customer*) dan G2B (*Government to Business*) yang mana ini adalah pola interaksi komunikasi mengenai pelayanan publik yang dilakukan antar pemerintah ke masyarakat maupun sebaliknya dan Pemerintah ke Bisnis dengan memanfaatkan teknologi informasi, yang mana pola interaksi G2C memberi kemungkinan bagi masyarakat untuk memperoleh maupun memberi informasi, melakukan komunikasi dengan pemerintah dan G2B untuk memudahkan masyarakat melakukan bisnis dengan komunitas bisnis. Angkutan *Feeder* merupakan wujud nyata pola interaksi G2C dan G2B, yang mana Transportasi tersebut di buat pemerintah untuk masyarakat yang dalam hal ini adalah untuk memberikan pelayanan publik di kota Palembang. Apabila ini dilakukan dengan baik maka akan menambah Pendapatan Asli Daerah dan menajdi indikator meningkatnya kinerja Pemda (Darmi, T. 2018).

Data-Data yang diperoleh peneliti merupakan data primer dan data skunder yang akan disajikan dalam bentuk dekripsi, data primer ialah hasil dari wawancara langsung dengan informan yaitu Dinas Perhubungan Kota Palembang Khusus nya di Bidang Angkutan Umum. Peneliti menggunakan teori dari Model Merilee S. Grindle (Dalam Agustino, L. 2020). , yaitu sebagai berikut ; (1) Isi Kebijakan (*Content of Policy*), (2) Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*).

Isi Kebijakan (*Content of Policy*)

Interest affected (kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi)

Interest affected (kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi) *Interst affected* berkaitan dengan berbagai kepentingan yang berdampak pada bagaimana suatu kebijakan diimplementasikan. Indikator ini menyatakan bahwa implementasi suatu kebijakan harus melibatkan berbagai kepentingan, dan kami tertarik untuk mempelajari lebih lanjut seberapa besar kepentingan tersebut mempengaruhi implementasi suatu kebijakan.

Angkutan *Feeder* LRT merupakan salah satu dari kepentingan umum berupa angkutan masyarakat sejenis angkutan minibus yang dirancang untuk pertumbuhan angkutan umum berbasis jalan raya di perkotaan yang menggunakan teknologi telematika berbasis non tunai yang terpercaya untuk

meningkatkan keamanan dan kemudahan mobilitas masyarakat serta keselamatannya.

Berdasarkan penjelesaian di atas peneliti mengajukan pertanyaan kepada bapak Hermansyah Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang yang dilakukan pada 14 Juli 2023 berupa pertanyaan dengan pertanyaan apakah ada kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi dalam penerapan angkutan feeder LRT di Kota Palembang?:

Kepentingan Publik ini ditujukan kepada pelayanan umum yaitu angkutan umum berupa feeder, hal tersebut ditujukan untuk memperhatikan dan melindungi kepentingan orang banyak”.

Lebih lanjut dijelaskan :

Kepentingannya ada terutama bagi masyarakat umum berupa angkutan umum yang tertib, nyaman serta tarif angkutan feeder ini disubsidi alias Gratis oleh kementerian perhubungan berdasarkan peraturan menteri No 2 Tahun 2022 tentang pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum perkotaan.

Berdasarkan peraturan menteri No 2 Tahun 2022 tentang pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum perkotaan peneliti melakukan kajian pada peraturan menteri No 2 Tahun 2022 Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan diberikan pada suatu Trayek tertentu. Berikut contoh rute tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1): a. jalur angkutan perkotaan yang diperuntukkan khusus bagi pelajar; B. jalur angkutan massal perkotaan yang tarifnya terjangkau dan tidak terjangkau oleh masyarakat; C. rute yang tarifnya lebih rendah dari biaya operasional yang ditetapkan oleh pemerintah lokal, negara bagian, atau federal; dan/atau d. jalur angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, atau angkutan pedesaan yang mempunyai dampak nasional. Penulis melakukan pertanyaan kembali mengenai tarif angkutan feeder LRT Berdasarkan data angkutan feeder ini pernah memungut tarif sebesar Rp. 4000 pada awal awal kemunculan angkutan feeder tepatnya ditahun 2022. Penulis menanyakan mengapa pada tahun tersebut dikenakan tarif?

Dijelaskan kembali oleh Kepala UPTD angkutan massal:

....benar kemarin sempat bayar tetapi hanya pelajar dan lansia yang mendapatkan subsidi kalau masyarakat biasa tidak mendapatkan subsidi dari angkutan feeder dan harus bayar sebesar Rp 4000 tetapi sekarang sudah disubsidi kan semua kepada semua masyarakat yang ingin naik feeder.

Lanjut Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan Pada Tanggal 17 Juli 2023 Mengatakan Bahwa :

Memang benar angkutan sempat dikenakan tarif sebesar 4000 karena masyarakat umum belum dapat subsidi Cuma pelajar dan lansia saja yang mendapatkan subsidi itupun mereka harus membutuhkan dengan Kartu Tanda Penduduk atau Kartu Pelajar”.

Bedasarkan Wawancara di atas bahwa memang sempat bayar tetapi hanya pelajar dan lansia yang mendapatkan subsidi kalau masyarakat biasa tidak mendapatkan subsidi dari angkutan feeder dan harus bayar sebesar Rp 4000 tetapi untuk masyarakat umum dikenakan tarif diluar kriteria tersebut yaitu pelajar dan lansia.



Gambar 1. Angkutan Feeder
Sumber: Data penelitian, 2023

Selanjutnya peneliti melakukan wawancara dengan Darmawi Sebagai Masyarakat yang menggunakan Angkutan Feeder LRT dengan pertanyaan apakah ada kepentingan dari angkutan Feeder LRT Pada tanggal 10 Juni 2023 Mengatakan:

Menurut saya Ada seperti Angkutan Feeder ini langsung terintegrasi dengan LRT akan tetapi angkutan sedikit kurang nyaman dikarena waktu keberangkatan yang terlalu lama.

Berdasarkan Wawancara di atas bahwa Angkutan Feeder ini langsung terintegrasi dengan LRT akan tetapi angkutan sedikit kurang nyaman dikarena waktu keberangkatan yang terlalu lama. Peneliti mengamati di halte memang tidak terdapat jadwal keberangkatan angkutan feeder sehingga penumpang menduga bahwa angkutan feeder menunggu terlalu lama padahal angkutan feeder ini baru saja berangkat sesuai jadwal.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2022 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum perkotaan, Namun realisasi dilapangan angkutan sedikit kurang nyaman dikarena waktu keberangkatan yang

terlalu lama Peneliti mengamati di halte memang tidak terdapat jadwal keberangkatan angkutan feeder *LRT* sehingga penumpang menduga bahwa angkutan *feeder* menunggu terlalu lama padahal angkutan *feeder* ini baru saja berangkat sesuai jadwal.

Type of benefits (tipe manfaat)

Type of benefits (tipe manfaat) menurut Grindle adalah upaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan. Dengan adanya Angkutan *Feeder* di Kota Palembang tentu saja mengetahui manfaat apa saja yang ada di Angkutan *Feeder* bagi Masyarakat yang ingin melakukan aktivitas bepergian.

Dalam sub indikator ini peneliti memberikan pertanyaan Tipe manfaat seperti apa yang ada di angkutan feeder LRT di Kota Palembang?. Berikut hasil wawancara dengan bapak Hermansyah Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang Yang dilakukan pada 14 Juli 2023 :

Manfaatnya ada banyak terutama nyaman, bersih dan juga kalau ada barang yang tertinggal di angkutan feeder LRT kita bisa melapor melalui sosial media angkutan Feeder dikarenakan angkutan tersebut terdapat kamera CCTV. Hal ini terkonfirmasi adanya website pengaduan, seperti gambar di bawah ini.

Gambar 3. Form Pengaduan barang tertinggal
Sumber: Data penelitian, 2022

Selaras dengan pernyataan di atas peneliti mengajukan pertanyaan yang sama dengan Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan Pada Tanggal 17 Juli 2023 mengatakan bahwa :

Benar manfaatnya ada seperti dari segi ekonomi karena angkutan ini

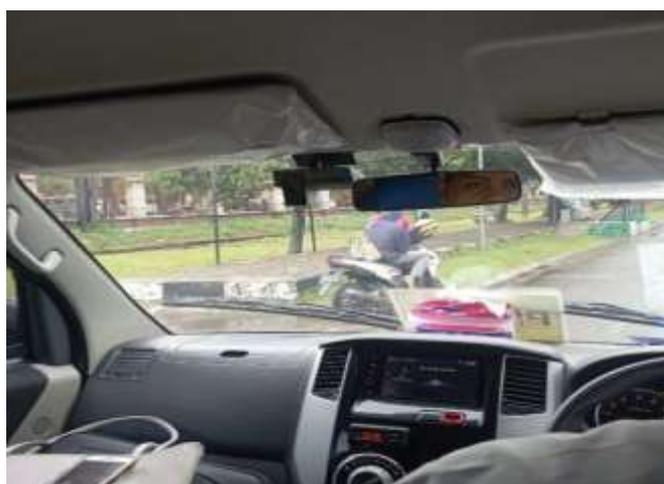
Gratis dan angkutan ini juga sudah di fasilitasi dengan kamera CCTV, Ac dan juga masyarakat dapat memantau secara langsung lokasi dan jadwal kedatangan feeder melalui aplikasi TEMAN BUS yang bisa di Unduh melalui Google Play Store maupun Apps Store.

Berdasarkan Wawancara di atas bahwa angkutan feeder ini memiliki manfaat yang banyak terutama nyaman, Kenyamanan sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa angkutan umum dapat memberikan pelayanan yang sopan, terlindung dari cuaca buruk di bus stop, mudah turun naik kendaraan, tersedia tempat duduk setiap saat, tidak berdesakan, interior yang menarik, tempat duduk yang enak.

Berdasarkan wawancara bahwa dengan salah satu penumpang Feeder rute Talang Kelapa-Asrama Haji-Punti Kayu warga perumnas Talang Kelapa, terkait dengan nyaman naik angkutan Feeder LRT seperti kutipan di bawah ini.

“Saya merasa Angkutan Feeder ini sangat bermanfaat bagi masyarakat terutama saya apalagi ini gratis dan nyaman, namun masih ada kekurangannya yaitu halte yang digunakan masih belum nyaman hanya tempat stop saya, padahal saya suka menunggu cukup lama mobil feeder datang sehingga apabila hari panas cukup mengganggu apalagi hari hujan tidak ada perlindungan sama *sekali*”.

Peneliti mencoba mengamati halte-halte yang ada untuk angkutan feeder ternyata memang benar bahwa halte tersebut hanya tempat pemberhenti, sebagian ada tempat duduk tapi belum dilengkapi dengan atap untuk melindungi penggunaan angkutan Feeder dari panas matahari dan hujan.



Gambar 4. Kamera Pengawas
Sumber: Data penelitian, 2023.

Berdasarkan Penelitian ini dapat diartikan bahwa Angkutan *Feeder* ini sangat bermanfaat bagi masyarakat yaitu tersedianya angkutan yang nyaman, handal, aman, bersih dan juga bermanfaat bagi pemerintah karena dengan adanya *Feeder* ini diharapkan dapat mengurangi jumlah kendaraan di setiap ruas jalan sehingga mengurangi kemacetan, manfaat lainnya penggunaan kereta LRT oleh masyarakat juga diharapkan meningkat. Namun, ada beberapa kekurangan seperti halte-halte yang ada untuk angkutan *feeder* ternyata memang benar bahwa halte tersebut hanya tempat pemberhentian, sebagian ada tempat duduk tapi belum dilengkapi dengan atap untuk melindungi penggunaan angkutan *Feeder* dari panas matahari dan hujan.

Angkutan *Feeder* ini akan berhenti di Stasiun LRT, Tetapi sangat disayangkan kalau angkutan ini tidak memiliki jadwal kedatangan di tempat pemberhentian dan sehingga masyarakat masih harus menunggu dan angkutan ini tidak memiliki banyak tempat dan letaknya berjauhan atau bahkan tidak memiliki pemberhentian *feeder*.

Extent of change envision (derajat perubahan yang ingin dicapai)

Perubahan merupakan peralihan keadaan yang sebelumnya, perubahan tersebut tidak hanya berupa keadaan saja melainkan bisa berupa perubahan pola pikir, dan perilaku suatu masyarakat. Pada sub indikator tersebut peneliti melakukan wawancara dengan mengajukan pertanyaan, Apakah ada derajat perubahan yang ingin dicapai dalam angkutan feeder LRT?. Berikut hasil wawancara dengan bapak Hermansyah Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang Yang dilakukan pada 14 Juli 2023 :

“Diharapkan bahwa Feeder yang bertindak sebagai transportasi pengumpan akan menawarkan layanan kepada masyarakat umum dengan menggunakan kereta ringan (LRT) dan mobil.jadi derajat perubahan yang ingin dicapai yaitu perubahan perilaku dan pola pikir individu kepada masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi”

Lebih lanjut dijelaskan:

“Aspek secara luas derajat perubahan yang ingin dicapai terciptanya suatu keadaan yang lebih baik seperti kemacetan lalu lintas dapat di kurangi, penggunaan bahan bakar berkurang dan dapat dimanfaarkannya kereta Ringan (LRT) menjadi angkutan pavorit”

Dijelaskan lebih lanjut:

“Agar dapat masyarakat melakukan perubahan perilaku maka pemerintah juga di harapkan dapat meningkatkan jumlah armada, menambah rute dan melakukan sosialisasi ke masyarakat agar meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan feeder ini karena masih banyak masyarakat yang tidak mau naik feeder atau mungkin tidak tau kalau angkutan *ini ada di kota Palembang*”.

Hal yang sama pernyataan di atas peneliti melakukan wawancara dengan Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan dengan pertanyaan Apakah benar saat ini angkutan feeder LRT akan dilakukan perubahan?., Pada Tanggal 17 Juli 2023 Mengatakan Bahwa :

“Derajat perubahan yang ingin dicapai yaitu masyarakat lebih memilih angkutan Feeder sebagai angkutan umum, namun perlu di antisipasi juga apabila Feeder ini sudah menjadi pilihan masyarakat maka perlu memperbanyak Rute, Memperbanyak Halte pemberhentian dan memperbanyak armada Feeder supaya masyarakat tidak terlalu lama menunggu di halte”

Selanjutnya peneliti melakukan wawancara dengan bapak Darmawan Sebagai Masyarakat yang menggunakan Angkutan Feeder dengan Memberikan pertanyaan. Perubahan apa yang diharapkan di angkutan Feeder LRT ini? Pada Tanggal 15 Juni 2023 mengatakan bahwa :

Perubahan yang diharapkan di angkutan Feeder ini ialah mempersingkat jadwal kedatangan angkutan feeder dan melakukan sosialisasi supaya menambah minat masyarakat kota Palembang dikarenakan setiap saya naik feeder selalu sepi penumpang.

Angkutan Feeder ini dengan maksud untuk mempersingkat jadwal kedatangan angkutan feeder dan melakukan sosialisasi supaya menambah minat masyarakat kota Palembang dikarenakan Setiap saya naik feeder selalu sepi penumpang. Selanjutnya dengan Rizky Sebagai Masyarakat sekaligus Pelajar yang menggunakan Angkutan Feeder Memberikan pertanyaan yang serupa. Perubahan apa yang diharapkan di angkutan Feeder LRT ini? Pada Tanggal 15 Juni 2023 mengatakan bahwa :

Yang diharapkan adalah ditambahkan halte pemberhentian dan rute angkutan feeder LRT.



Gambar 6. Rute Pemberhentian
Sumber: Data penelitian, 2023

Berdasarkan Penelitian menunjukkan bahwa *Feeder* sebagai angkutan pengumpan diharapkan dapat memberikan suatu layanan kepada masyarakat untuk menggunakan angkutan umum baik angkutan mobil maupun kereta Ringan (LRT) jadi derajat perubahan yang ingin dicapai yaitu perubahan perilaku dan pola pikir individu kepada masyarakat untuk menggunakan angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi. Aspek secara luas derajat perubahan yang ingin dicapai terciptanya suatu keadaan yang lebih baik seperti kemacetan lalulintas dapat di kurangi, penggunaan bahan bakar berkurang dan dapat dimanfaarkannya kereta Ringan (LRT) menjadi angkutan pavorit. Derajat perubahan yang ingin dicapai yaitu masyarakat lebih memilih angkutan *Feeder* sebagai angkutan umum, namun perlu di antisipasi juga apabila *Feeder* ini sudah menjadi pilihan masyarakat maka perlu memperbanyak Rute. Memperbanyak Halte pemberhentian dan memperbanyak armada *Feeder* supaya masyarakat tidak terlalu lama menunggu di halte. Mempersingkat jadwal kedatangan angkutan *feeder* dan melakukan sosialisasi supaya menambah minat masyarakat kota Palembang menjadi kewajiban pimpinan dan termasuk indikator good government (Darmi, T. dkk. 2016)..

Site of decision making (letak pengambilan keputusan)

Pengambilan keputusan merupakan memilih pilihan terbaik yang tersedia diantara beberapa pilihan alternatif seperti informasi yang relevan, menetapkan kriteria untuk keputusan, menetapkan tujuan. Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan,

maka pada bagian ini harus dijelaskan siapa letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan. Apakah letak sebuah program sudah tepat.

Pada sub indikator tersebut peneliti melakukan wawancara dengan mengajukan pertanyaan, Siapa pengambilan keputusan angkutan feeder LRT di Kota Palembang?. Berikut adalah hasil dari wawancara dengan bapak Hermansyah Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang Yang dilakukan pada 14 Juli 2023 :

Lahirnya suatu keputusan berasal dari proses yang memakan waktu, tenaga dan pikiran. Saat pengambilan keputusan sepenuhnya memilih kendali dalam bertindak. Selanjutnya yang dianggap penting adalah pertanggungjawaban dari keputusan itu sendiri kepada pihak yang berkepentingan.

Lebih lanjut dijelaskan:

Berdasarkan hasil sosialisasi dari kemneterian Perhubungan Republik Indonesia adalah dampak negatif kemacetan. Pemborosan energi bahan bakar dalam jumlah yang terus meningkat adalah masalah pertama. apalagi sekarang Indonesia impor BBM. Kedua, karena sebagian besar waktu dihabiskan untuk bepergian, hal itu berdampak negatif bagi masyarakat. Ketiga, menimbulkan gangguan psikososial seperti stres, panik, dan marah. Keempat, meningkatnya tingkat polusi dan terus menurunnya jumlah udara segar yang dikonsumsi. Banyak aspek yang tidak menguntungkan juga hadir.

Dijelaskan lebih lanjut:

Dalam sosialisasi tersebut juga dijelaskan Transportasi perkotaan mempunyai peran yang cukup besar dalam mendorong pertumbuhan dan kemajuan perekonomian di tengah upaya pengendaliannya. Berfungsi sebagai wahana mobilisasi masyarakat dan memperlancar pergerakan dan pergerakan cepat di berbagai tempat. Sebagai salah satu instansi yang bertugas mengemban tugas memberikan pelayanan transportasi yang aman dan nyaman, Kementerian Perhubungan tidak pernah berhenti berupaya menyediakan layanan transportasi yang memadai dan menyesuaikannya dengan kebutuhan masyarakat. Terbukti, Kementerian Perhubungan membuat keputusan tentang angkutan pengumpan, seperti mengubah rute, menambah armada, dan memberlakukan tarif.

Lalu Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan Pada Tanggal 17 Juli 2023 mengatakan bahwa :

Instansi teknis yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan transportasi adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebagai instansi

pusat dari Kementerian Republik Indonesia. Dalam sosialisasinya dijelaskan bahwa Penyediaan infrastruktur angkutan umum adalah solusinya. Namun, tidak banyak kota metropolitan Indonesia yang memiliki dana yang diperlukan untuk menyediakan moda transportasi yang lengkap, aman, dan nyaman. Selain itu, masih kurangnya integrasi antara transportasi perkotaan dengan semua moda lainnya, sehingga menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Masih banyak masyarakat yang lebih menyukai mengendarai mobil sendiri daripada menggunakan kendaraan umum, hal ini mencerminkan bahwa paradigma masyarakat seputar penggunaannya tidak berubah. Lalu ada cadangan lalu lintas di mana-mana.

Dijelaskan lebih Lanjut

Ada 2 (dua) yang mengambil Keputusan angkutan Feeder ini dari Kementerian Perhubungan dan WaliKota, Kementrian Perhubungan Pada tahun 2020, membuat pilot project program "TEMAN BUS" hadir 5 (lima) kota yaitu Medan, Palembang, Yogyakarta, Surakarta, dan Bali Selaku penanggung Jawab Program dan Pemerintartah Kota Palembang Selaku Pelaksana Program "Teman Bus" bersama dengan lima Kota lainnya.

Dari hasil wawancara dengan narasumber dapat dijelaskan pengambilan keputusan merupakan memilih pilihan terbaik yang tersedia diantara beberapa pilihan alternatif seperti informasi yang relevan, menetapkan kriteria untuk keputusan, menetapkan tujuan. Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan siapa letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan. Pengambil Keputusan angkutan *Feeder* ini dari Kementerian Perhubungan dan WaliKota, Kementrian Perhubungan Pada tahun 2020, membuat *pilot project* program "TEMAN BUS" hadir 5 (lima) kota yaitu Medan, Palembang, Yogyakarta, Surakarta, dan Bali Selaku penanggung Jawab Program dan Pemerintatah Kota Palembang Selaku Pelaksana Program "Teman Bus" bersama dengan lima Kota lainnya.

Program implementer (pelaksana program)

Program implementer (pelaksanaan program) adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan oleh individu dan kelompok menyusun pelaksanaan kegiatan yang didukung dengan latar belakang, prosedur, dan sumber daya membawa hasil untuk dicapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan.

Sub indikator tersebut peneliti melakukan wawancara dengan mengajukan pertanyaan, bagaimana pelaksanaan program angkutan feeder LRT di Kota Palembang?. Berikut adalah hasil dari wawancara dengan bapak Hermansyah

Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang Yang dilakukan pada 14 Juli 2023 :

Menurut data dan laporan yang ada pelaksanaan program Mulai Juli 2019 telah dilakukan persiapan sistem pengadaan jasa. Kemenhub sedianya menargetkan tujuh kota uji coba: Denpasar, Bandung, Bali, Palembang, Yogyakarta, Surabaya, dan Sorong. Lima kota menggantikan kota yang ditetapkan sebagai proyek percontohan: Medan, Palembang, Surakarta, Yogyakarta, dan Denpasar.

Dijelaskan lebih lanjut;

Pada tahun 2022, semua layanan ini diharapkan dapat beroperasi. Pada tanggal 7 Juli 2022 diluncurkan Layanan LRT Feeder di Kota Palembang bekerja sama dengan Teman Bus. Tiga koridor dikerahkan secara bersamaan pada hari yang sama untuk melakukan operasi layanan ini. Dengan demikian, dapat disimpulkan dari sejarah sebelumnya bahwa skema feeder transit telah dilaksanakan dengan baik sejak mulai beroperasi di kota Palembang. Bahkan di saat sepi pun, masyarakat tetap menaiki moda transportasi khusus ini.

Lalu Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan Pada Tanggal 17 Juli 2023 Mengatakan Bahwa :

...berdasarkan data data kami tentang sejarah Feeder adalah sebagai berikut Daerah metropolitan Indonesia pertama yang menerapkan sistem pembelian jasa adalah Kota Palembang dan Kabupaten Banyuasin dan Ogan Ilir di sekitarnya. Sejak diluncurkan pada 2 Juni 2020, PT Trans Musi Palembang Jaya telah menjalankan program Sahabat Bus di empat koridor Trans Musi saat ini. Guna melengkapi moda LRT Musi Emas, Trans Musi dan PT Transportasi Global Mandiri akan mulai mengoperasikan dua dari tujuh koridor feeder pada 7 Juli 2022. "Masyarakat yang ingin menggunakan LRT Sumsel sering menggunakan layanan transportasi feeder, oleh karena itu implementasinya sangat baik.

Dari hasil hasil penelitian lapangan bahwa pelaksanaan program Perencanaan sistem pembelian layanan telah dimulai sejak Juli 2019. Kota Palembang merupakan kota yang menjadi percontohan dari Kemenhub, yang menerapkan sistem angkutan *Feeder* dinyatakan cukup baik. Program angkutan ini berjalan di kota Palembang ini selalu ada penumpang yang naik walaupun tidak ramai, karena angkutan ini sering dinaikin oleh orang orang yang ingin menggunakan LRT Sumatera Selatan

Resources committed (sumber-sumber daya yang digunakan)

Resources committed (sumber-sumber daya yang digunakan) membuat perusahaan harus mengeluarkan biaya karena memiliki komitmen untuk mendapatkan sumber daya yang akan digunakan dalam aktivitas saat ini atau masa depan.

Sub indikator tersebut peneliti melakukan wawancara dengan mengajukan pertanyaan, sumber daya apa saja yang digunakan dalam angkutan feeder LRT di Kota Palembang?. Berikut adalah hasil dari wawancara dengan bapak Hermansyah Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang Yang dilakukan pada 14 Juli 2023 :

...saat ini sumber daya yang dimiliki Angkutan dengan jumlah 51 unit Mobil. Transportasi ini berkapasitas 9 penumpang dengan 10 tempat duduk.dan Feeder LRT memiliki 7 koridor dengan rute layanan yang ditetapkan dan batas kecepatan 50 kph. Sumber daya yang digunakan ialah Sopir (SDM), sebelum mereka menjadi Seorang Sopir itu mereka di Training dlu tentang batas kecepatan yang digunakan, mengetahui titik-titik pemberhentian dan lain lainnya.

Lalu Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan Pada

Tanggal 17 Juli 2023 Mengatakan Bahwa :

.....sumber daya yang dipunyai oleh fedeer adalah Koridor beroperasi di 7 koridor. Sumber daya lainnya yaitu jumlah angkutan fedeer sebanyak 51 mobil, berikutnya sumber daya berupa Fasilitas fedeer disediakan kursi prioritas bagi penumpang yang sudah lanjut usia, memiliki persyaratan fasilitas khusus, sedang hamil, atau bepergian dengan anak kecil. Fasilitas lain yang diberikan kepada penumpang antara lain penyejuk udara (AC), sabuk pengaman, tombol alarm pengemudi, tempat sampah, pemecah kaca, dan kotak P3K. Halte pengumpan hanya diizinkan untuk mengambil dan menurunkan penumpang di lokasi tertentu yang dipilih oleh manajemen dan pemerintah.

Dijelaskan lebih lanjut

.....dan fasilitas lainnya yaitu Sumber daya manusia Yaitu Sopir dan juga mereka akan di lakukan training terlebih dahulu dan Sumber daya Alam Seperti Bahan Bakar Minyak.

Hasil penelitian di lapangan, saat ini sumber daya yang dimiliki Angkutan dengan jumlah 51 unit Mobil. Transportasi ini berkapasitas 9 penumpang dengan 10 tempat duduk.dan *Feeder* LRT memiliki 7 koridor dengan rute layanan yang ditetapkan dan batas kecepatan 50 kph. Untuk optimalnya kegiatan organisasi

dibutuhkan SDM (Darmi, T & Suwitri, S. 2017) (sopir) yang mumpuni dan bertanggung jawab sebelum mereka menjadi Seorang Sopir itu mereka di Training dulu tentang batas kecepatan yang digunakan, mengetahui titik-titik pemberhentian. Sumber daya yang dipunyai oleh feeder adalah Koridor beroperasi di 7 koridor. Sumber daya lainya yaitu jumlah angkutan feeder sebanyak 51 mobil, berikutnya sumber daya berupa Fasilitas feeder dilengkapi fasilitas kursi prioritas bagi penumpang lanjut usia, berkebutuhan khusus, ibu hamil dan penumpang dengan anak bayi. Fasilitas lainnya yang di dapatkan penumpang adalah Pendingin Udara/AC (Air Conditioner), Seat Belt, Tombol Alarm Pengemudi, Tempat sampah, palu pemecah kaca serta Kotak P3K kemudian fasilitas lain halte *feeder* hanya dapat menaikan dan menurunkan penumpang di halte khusus yang telah ditentukan oleh Pemerintah dengan pihak pengelola. Dan fasilitas lainya yaitu Sumber daya manusia Yaitu Sopir dan juga mereka akan di lakukan training terlebih dahulu dan Sumber daya Alam Seperti Bahan Bakar Minyak.

Lingkungan Implementasi (*Context of Implementation*)

Compliance and responsiveness (tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana)

Hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan dan respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauh mana kepatuhan dan respon dari pelaksana dalam menanggapi suatu kebijakan. Peneliti melakukan wawancara dengan mengajukan pertanyaan, Apakah ada tingkat kepatuhan dan respon dari pelaksana?. Berikut adalah hasil dari wawancara dengan bapak Hermansyah Sebagai Kepala UPTD Angkutan Massal Kantor Dinas Perhubungan Kota Palembang Yang dilakukan pada 14 Juli 2023 :

Sampai saat ini Kota Palembang telah menerbitkan Surat Keputusan Walikota Kota Palembang Nomor 416 tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Pengumpan (Feeder) Dan Ke Stasiun Kereta Api Ringan (Light Rail Transit) merupakan tingkat kepatuhan dan respon pelaksana dalam perihal legal formal suatu kegiatan.

Lebih lanjut dijelaskan.

Surat Keputusan Walikota Kota Palembang Nomor 416 tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Pengumpan (Feeder) Dan Ke Stasiun Kereta Api Ringan (Light Rail Transit) telah ditetapkan 7 Rute Feeder”

Dijelaskan lebih Lanjut

Angkutan Feeder hadir sebagai Angkutan penampung dengan jumlah 35 unit Mobil. Transportasi ini berkapasitas 9 penumpang dengan 10 tempat duduk. dan Feeder LRT memiliki 7 koridor dengan rute layanan yang ditetapkan dan batas kecepatan 50 kph. Ada, apabila seorang sopir Feeder melakukan pelanggaran seperti melebihi batas kecepatan maksimal, berhenti bukan di tempatnya mereka akan di denda, hal tersebut dilakukan sebagai tingkat kepatuhan dan respon pelaksana.

Selanjutnya Ibu Dwi Rahmawati Sebagai Staff Seksi Angkutan Pada Tanggal 17 Juli 2023 mengatakan bahwa :

Ada, yaitu Penilaian tentang Sopir jika terdapat melakukan pelanggaran seperti melebihi batas kecepatan yang telah di tentukan maka mereka akan menerima sanksi.

Berdasarkan Penelitian yang dilakukan bahwa Kota Palembang telah menerbitkan Surat Keputusan Walikota Kota Palembang Nomor 416 tahun 2022 tentang Jaringan Trayek Angkutan Pengumpan (*Feeder*) dan Ke Stasiun Kereta Api Ringan (Light Rail Transit) merupakan tingkat kepatuhan dan respon pelaksana dalam perihal legal formal suatu kegiatan. Angkutan *Feeder* hadir sebagai Angkutan penampung dengan jumlah 51 unit Mobil. Transportasi ini berkapasitas 9 penumpang dengan 10 tempat duduk. dan *Feeder* LRT memiliki 7 koridor dengan rute layanan yang ditetapkan dan batas kecepatan 50 kph. Ada, apabila seorang sopir *Feeder* melakukan pelanggaran seperti melebihi batas kecepatan maksimal, berhenti bukan di tempatnya mereka akan di denda, hal tersebut dilakukan sebagai tingkat kepatuhan dan respon pelaksana dan apabila Penilaian tentang Sopir jika terdapat melakukan pelanggaran seperti melebihi batas kecepatan yang telah di tentukan maka mereka akan menerima sanksi.

Faktor-faktor yang menghambat Penerapan Kebijakan Penggunaan Angkutan Feeder LRT Di Kota Palembang

Secara garis besar faktor faktor yang menjadi hambatan dalam Penerapan Kebijakan Penggunaan Angkutan *Feeder* LRT Di Kota Palembang adalah faktor internal yaitu faktor yang datang dalam internal penyelenggara, kemudian faktor eksternal yaitu faktor yang berasal dari luar penyelenggara. Faktor faktor internal Seperti : implementasi kebijakan gagal karena masih samarnya isi kebijakan, apa yang menjadi tujuan tidak cukup terperinci, kurangnya sarana-sarana dan penerapan prioritas, kebijakan yang akan diimplementasikan dapat juga menunjukkan adanya kekurangan-kekurangan yang sangat berarti. kekurangan

yang menyangkut sumber daya-sumber daya pembantu. Kurang Informasi dan sosialisasi tidak cukup dukungan untuk pelaksanaan kebijakan tersebut. Sedangkan faktor Eksternal nya adalah kurangnya dukungan masyarakat terhadap Penerapan Kebijakan Penggunaan Angkutan Feeder LRT Di Kota Palembang yaitu masih kurang mau menggunakan Feeder dan LRT, masih suka menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor.

SIMPULAN DAN SARAN

Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti yang berjudul penggunaan Angkutan *Feeder* LRT dikota Palembang Tahun 2022 dengan menggunakan Teori Implementasi Model Merilee S. Grindle, yang memiliki 2 indikator yakni Content of Policy dan Context of Implementation, dengan kesimpulan yang dapat diambil bahwa penggunaan Angkutan *Feeder* LRT ini sudah Cukup baik, jika dilihat dari 2 Indikator tersebut, Karena Angkutan Ini masih memiliki beberapa kekurangan seperti masih sepi pengunjung dan tidak ada jadwal keberangkatan di setiap halte. Sedangkan untuk faktor penghambat nya Faktor faktor internal Seperti : implementasi kebijakan gagal karena masih samarnya isi kebijakan, apa yang menjadi tujuan tidak cukup terperinci, kurangnya sarana-sarana dan penerapan prioritas, kebijakan yang akan diimplementasikan dapat juga menunjukkan adanya kekurangan-kekurangan yang sangat berarti. kekurangan yang menyangkut sumber daya-sumber daya pembantu. Kurang Informasi dan sosialisasi tidak cukup dukungan untuk pelaksanaan kebijakan tersebut. Faktor Eksternal nya adalah kurangnya dukungan masyarakat terhadap Penerapan Kebijakan Penggunaan Angkutan *Feeder* LRT Di Kota Palembang yaitu masih kurang mau menggunakan *Feeder* dan LRT, masih suka menggunakan kendaraan pribadi seperti mobil dan motor. Adapun hasil penelitian yang didapatkan peneliti dari dua indikator tersebut adalah:

1. Isi Kebijakan (Content of Policy) dapat disimpulkan bahwa angkutan *feeder* ini sudah cukup baik, dikarenakan masih terdapat cukup banyak kendala pada angkutan *feeder* ini, seperti masih kurangnya halte pemberhentian, minat masyarakat menggunakan angkutan *feeder* namun dengan adanya

kekurangan tersebut diharapkan dinas perhubungan kota Palembang dapat melakukan pembenahan.

2. Lingkungan Implementasi (Context of Implementation) data pada sub bab Compliance and responsiveness (tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana) dapat disimpulkan bahwa tingkat kepatuhan dan respon pelaksana pada angkutan *feeder* ini sudah Sangat baik, dikarenakan sudah memudahkan masyarakat, apalagi dengan adanya penilaian kepada sopir hal ini dapat membuat masyarakat lebih nyaman dalam menggunakan angkutan *feeder* LRT.

Saran

Bagian saran ditujukan pada peneliti selanjutnya untuk kelengkapan keilmuan dalam cakupan yang diteliti, sehingga penelitian selanjutnya bisa melengkapi dari hasil-hasil yang belum ada pada temuan penelitian yang telah dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2020). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta Bandung.
- Amanda, Pinto Rakmat Putra Dkk, (2021), *Smart City Teknis Dan Analisis GIS*, Zura Infirgo Media, Bandung
- Astuti, Indah Fitri, dan Dedy Cahyadi, (2018), *Smart City Kutai Kartanegara Dengan Pendekatan Framework Citiasia: Sebuah Kajian Analisis*, Universitas Mulawarman, *Jurnal Sebatik* 1410-3737.
- Creswell, J. W. (2016). *Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran (Edisi Empat)*. In *Yogyakarta: Pustaka Pelajar*. Pustaka Pelajar.
- Darmi, T., Suwitri, S., & Returan, E.Y. (2016). [Good Governance Implementing into Social Assistance Management Known as \(Bansos\)](#). ICPM 2016 International Conference on Public Management. Atlantis Press. Pp. 308-309.
- Darmi, Titi. (2018). *Locally-Generated Revenue as A Capacity Parameters of New Regional Autonomy Management*. JKAP (Jurnal Kebijakan dan Administrasi Publik) Vol.22 (1), May 2018, 1-13.
- Darmi, Titi., & Suwitri, Suwitri. (2017). *Strengthening the Capacity of Human Resources Apparatus in the Implementation of New Autonomous Regions*. *European Journal of Social Sciences*, 55(4), Pp. 427-438
- Fadia Puspita, A., & Syaodih, E. (2022). *Kajian Kinerja Pemerintah Kota Bandung dalam Penerapan Smart Living*. *Bandung Conference Series: Urban & Regional Planning*, 2(2), 450–457. <https://doi.org/10.29313/bcsurp.v2i2.3515>
- Fahrina. A. (2022), *Analisis Kesiapan Pembangunan Smart City Daerah Studi Kasus: Kabupaten Temanggung*, *Jurnal Teknik Informatika dan Sistem Informasi*.
- Fakhriyah, R., Kencana, N., & Qur, M. (2022). *Efektivitas Penerapan Inovasi Pelayanan Publik Dalam Pengembangan E-Government (Studi Kasus*

- Aplikasi Sp4n Lapor! Di Provinsi Sumatera Selatan) *Jurnal Pemerintahan Dan Politik*, 7(3), 48–54.
- Frimasyah, Muhammad Ridho (2022), Smart City di dalam Bisnis Internasional, diakses melalui <https://onlinelearning.uhamka.ac.id/>, pada tanggal 23 Februari 2023. Uhamka Jakarta
- Hasibuan, A., & Sulaiman, oris kianto. (2019). Smart City, Konsep Kota Cerdas Sebagai Alternatif Penyelesaian Masalah Perkotaan Kabupaten/Kota. *Buletin Utama Teknik*, 14(2), 127–135.
- Hendratna, G., Damuri, A., Anagora, R., & ... (2020). Konsep Kota Pintar Yang Diterapkan Pada Pelayanan Umum di Bidang Transportasi. ... : *Jurnal Komputer Dan ...*, 4(3), 57–64
- Hidayat, I., Soetarto, H., (2022). Smart City: Konsep Kota Cerdas Era Kontemporer (Studi Kebijakan Smart City Di Kabupaten Sumenep), Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Madura
- Ilham, S.Sos., M.Si. (2021), E-Governance:Konsep, Model,Tujuan,Manfaat E Governance, CV BUDI UTAMA, Yogyakarta
- Indrayani, E. (2020). e-government konsep, implementasi dan pengembangannya di Indonesia (1st ed.). LPP Balai Insan Cendekia
- Loilatu, M. J., Rahmawati, D. E., & Efendi, D. (2020). Manajemen Transportasi Cerdas BRT Jakarta. *TRANSFORMASI: Jurnal Manajemen Pemerintahan*, 12(1), 93–105.
- Rahayu, A. Y. ., Juwono, V., & Rahmawati, K. P. (2020). Pelayanan dan E-Government: Sebuah Teori dan Konsep. In *PT RajaGrafindo Persada* (Vol. 35, Issue 2, p. 386). <https://doi.org/10.1016/j.tele.2018.01.004>
- Rahmadiansyah, D., & Arief, S. N. (2019). Pengembangan Sistem Angkutan Kota (Angkot) Pintar (Smart Public Transportation) Dalam Mewujudkan Kota Pintar (Smart City). In *Jurnal SAINTIKOM (Jurnal Sains Manajemen Informatika dan Komputer)* (Vol. 18, Issue 2, p. 192). <https://doi.org/10.53513/jis.v18i2.159>
- Surat Keputusan Wali Kota Nomot 416 Tahun 2022 Tentang jaringan trayek angkutan pengumpan (Feeder) dan ke stasiun kereta api ringan (Light Rail Transit)*. (2022).