

## **Kajian Akademis Urgensi Pembentukan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pelayanan Angkutan Kota Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Medan**

**Victor Lumbanraja<sup>1</sup>, Ami Kholis Hsb<sup>2</sup>, Wiwit Suryani<sup>3</sup>, Octrina Elizabet Manullang<sup>4</sup>**

<sup>1</sup> Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sumatera Utara

<sup>2</sup> Dinas Perhubungan Kota Medan

<sup>3,4</sup> Badan Riset dan Inovasi Daerah Kota Medan

*Corresponden Author : wiwitkostoro70@gmail.com; octrinamanullang1@gmail.com*

### **Abstrak**

Kota Medan menghadapi tantangan transportasi perkotaan yang kompleks, ditandai dengan kemacetan kronis, rendahnya kualitas udara dan kualitas pelayanan yang belum optimal. Proyek Bus Rapid Transit (BRT) Mebidang dihadirkan sebagai solusi, namun keberhasilannya sangat bergantung pada pengelolaan yang profesional. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis urgensi pembentukan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pelayanan Angkutan Kota BRT pada Dinas Perhubungan Kota Medan. Kajian ini menggunakan Metode kualitatif dengan analisis deskriptif terhadap kondisi eksisting transportasi, kajian teoritis, analisis beban kerja, dan analisis rasio belanja pegawai. Hasil kajian menunjukkan bahwa pembentukan UPT sangat mendesak untuk mengatasi fragmentasi pengelolaan, meningkatkan efisiensi operasional, dan menjamin kualitas layanan BRT. Analisis beban kerja menghasilkan kebutuhan 20 orang pegawai dengan total beban kerja 19.540. Analisis rasio belanja pegawai menunjukkan hanya 1,168% dari total belanja UPT, yang menandakan komposisi anggaran yang sehat. Hasil analisis menunjukkan Pembentukan UPT BRT dinilai layak dan memenuhi klasifikasi UPTD Kelas A. Kajian ini merekomendasikan Pemerintah Kota Medan untuk segera menerbitkan Peraturan Wali Kota sebagai landasan hukum pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT guna mewujudkan sistem transportasi publik yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan.

**Kata Kunci:** Bus Rapid Transit (BRT); Unit Pelaksana Teknis (UPT); Kajian Akademis; Transportasi Perkotaan; Kota Medan.

### **Abstract**

Medan's urban transportation sector faces numerous complex issues, including chronic traffic congestion, deteriorating air quality, and suboptimal service delivery. While the Mebidang Bus Rapid Transit (BRT) program was introduced as a potential solution, its success depends heavily on professional management. This study aims to analyze the urgency of creating a Technical Implementation Unit (UPT) for BRT Urban Transport Services within the Medan City Transportation Agency's framework. The research utilizes a qualitative approach supported by descriptive analysis of current transportation circumstances, theoretical frameworks, workload assessments, and employee cost ratio evaluations. The results demonstrate that establishing a UPT is critically important to address management fragmentation, improve operational efficiency, and ensure high-quality BRT service delivery. Workload analysis indicates that 20 staff members are required to handle a total workload of 19,540 units. The personnel cost ratio represents only 1.168% of the total UPT budget, indicating sound fiscal planning. The study concludes that creating a BRT UPT is both practical and meets the standards for a Class A UPTD designation. The research recommends that Medan Government promptly issue a Mayoral Regulation to provide the legal framework for establishing the BRT Urban Transport Service UPT, thus enabling the development of an integrated, efficient, and sustainable public transportation system.

**Keywords:** Bus Rapid Transit (BRT); Technical Implementation Unit (UPT); Academic Research; Public Transportation, Medan City.

## PENDAHULUAN

Kota Medan, sebagai pusat ekonomi dan pemerintahan di Sumatera Utara, menghadapi tantangan transportasi yang signifikan seiring dengan pesatnya pertumbuhan penduduk dan urbanisasi. Berdasarkan data BPS jumlah populasi Kota Medan Tahun 2023 telah melampaui 2,5 juta jiwa dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang terus meningkat. Seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk dan kendaraan, infrastruktur transportasi publik di Kota Medan masih jauh dari memadai. Sistem transportasi publik yang ada, seperti angkutan kota (angkot) mengalami berbagai permasalahan yang menghambat kenyamanan dan efisiensi operasinya. Pelayanan angkutan umum belum sepenuhnya dapat memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat dalam hal ketepatan waktu, kualitas pelayanan angkutan umum, ketersediaan armada termasuk ketidakaturan rute dan jadwal, kualitas armada dan infrastruktur pendukung yang buruk, fragmentasi pengelolaan antar operator, dan minimnya pemanfaatan teknologi dalam sistem transportasi. Kondisi ini memicu timbulnya permasalahan kemacetan kronis, penurunan kualitas udara, dan inefisiensi ekonomi yang pada akhirnya mengurangi efisiensi transportasi publik di Kota Medan. Sistem transportasi yang tidak terstruktur, menurut Litman (2017) cenderung menyebabkan inefisiensi, meningkatkan biaya transportasi, dan mengurangi kualitas layanan. Selain itu, dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan pribadi, kemacetan yang terjadi memperburuk situasi transportasi dan menyebabkan ketergantungan yang tinggi terhadap kendaraan pribadi. Hal ini menunjukkan kebutuhan masyarakat yang sangat besar terhadap sistem transportasi yang dapat mengakomodasi pergerakan warganya dengan lebih baik. Sistem transportasi yang baik akan mengurangi kemacetan, meningkatkan kualitas hidup masyarakat, dan mendukung efisiensi energi perkotaan (Newman dan Kenworthy, 1999). Di Kota Medan, sistem transportasi umum saat ini masih terbatas, didominasi angkot yang kurang terkoordinir dan sering menyebabkan ketidakaturan dalam layanan dan kemacetan. Menurut teori sistem transportasi perkotaan yang dikemukakan oleh Rodrigue et al. (2009), transportasi perkotaan harus memiliki tiga pilar utama yaitu 1) Efisiensi dan integrasi dimana sistem transportasi perkotaan harus mampu memberikan akses yang luas dan konektivitas antar-wilayah dengan berbagai moda transportasi; 2) Keberlanjutan yaitu transportasi publik harus mengurangi ketergantungan kendaraan pribadi dan meminimalkan dampak lingkungan dengan mengutamakan efisiensi energi; dan 3) Keadilan sosial yaitu layanan harus dapat diakses oleh seluruh lapisan masyarakat.

Untuk menghadapi permasalahan ini, Pemerintah Kota Medan menginisiasi proyek Bus Rapid Transit (BRT) Mebidang yang memiliki sistem transportasi publik yang lebih terorganisir, terjangkau, dan ramah lingkungan. Proyek ini bertujuan untuk menyediakan sistem transportasi yang tidak hanya dapat mengatasi masalah kemacetan tetapi juga meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan alternatif transportasi yang lebih efisien dan nyaman. Melalui BRT Mebidang, diharapkan akan terbangun jalur khusus, halte-halte yang representatif, serta sistem transportasi pintar yang dapat memfasilitasi mobilitas masyarakat dengan lebih efektif. Salah satu teori yang relevan untuk diterapkan di Kota Medan adalah konsep Transit-Oriented Development (TOD) yang dikemukakan oleh Calthorpe (1993), dimana konsep TOD ini menekankan pengembangan kawasan yang terintegrasi dengan moda transportasi umum, terutama di sekitar stasiun atau terminal transportasi. Dengan menerapkan prinsip TOD, pengelolaan transportasi akan menjadi lebih terorganisir, meminimalkan penggunaan kendaraan pribadi, mendukung pembangunan kawasan yang padat dan berkelanjutan. Dalam konteks BRT, penerapan prinsip TOD akan memungkinkan pengembangan jalur transportasi yang efektif yang terhubung dengan kawasan komersial, permukiman, dan area publik lainnya.

Namun, keberhasilan proyek infrastruktur transportasi tidak hanya ditentukan oleh pembangunan fisik dan fasilitas pendukung, tetapi lebih pada pengelolaan operasional yang profesional dan berkelanjutan. Banister (2008) menekankan bahwa transportasi yang berkelanjutan dapat mengurangi dampak ekonomi negatif dari kemacetan dan polusi. Pengoperasian BRT memerlukan koordinasi antara berbagai pihak, termasuk pemerintah daerah, operator transportasi, serta pemangku kepentingan lainnya. Untuk itu, pembentukan Unit Pelaksana Teknis Pelayanan Angkutan Kota BRT Pada Dinas Perhubungan Kota Medan menjadi sangat krusial. UPT ini akan berperan sebagai lembaga yang memiliki tanggung jawab penuh dalam mengelola, mengawasi, dan mengembangkan operasional BRT, termasuk dalam hal

pemeliharaan armada, pengawasan jadwal, pengelolaan halte dan terminal, serta pengembangan sistem transportasi cerdas.

Peraturan Menteri Dalam Negeri (Permendagri) Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembentukan dan Klasifikasi Cabang Dinas dan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) mengatur tentang pembentukan dan pengelolaan Unit Pelaksana Teknis di daerah, yang menjadi acuan penting dalam penyelenggaraan pelayanan publik berbasis organisasi yang efektif dan efisien. Pembentukan Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) BRT dimaksudkan untuk meningkatkan efektivitas pelayanan publik pada bidang tertentu dan diharapkan dapat menjadi solusi kelembagaan untuk mewujudkan tata kelola transportasi publik yang terintegrasi, terkoordinasi, akuntabel, dan berorientasi pada pelayanan publik.

Kajian ini dimaksudkan untuk menyediakan landasan ilmiah dan teknis bagi proses pembentukan UPT BRT pada Dinas Perhubungan Kota Medan. Tujuan dilaksanakannya penyusunan kajian akademis ini adalah: 1) Menganalisis kondisi eksisting sistem transportasi umum di Kota Medan, termasuk tantangan dan peluang pengembangan BRT; 2) Menyusun rekomendasi kebijakan berbasis kajian akademis mengenai urgensi pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT; 3) Mengidentifikasi kebutuhan kelembagaan, sumber daya manusia, dan infrastruktur yang diperlukan dalam operasionalisasi UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT; 4) Menyusun strategi implementasi yang mencakup aspek regulasi, pendanaan, dan integrasi dengan moda transportasi lainnya; dan 5) Memberikan panduan teknis bagi pemerintah daerah dalam menyusun peraturan dan kebijakan operasional UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT guna meningkatkan pelayanan transportasi publik.

## METODE

Kajian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan analisis deskriptif. Data yang digunakan adalah data sekunder yang bersumber dari dokumen perencanaan dan kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Medan, peraturan perundang-undangan, serta studi literatur terkait transportasi perkotaan dan manajemen kelembagaan.

Teknik analisis data meliputi Analisis Kebijakan: Untuk mengkaji kesesuaian pembentukan UPT sesuai dengan kriteria dan indikator dasar hukum yang berlaku yaitu Permendagri No. 12 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembentukan dan Klasifikasi Cabang Dinas) dan UPTD pasal 20 ayat (2) dan Surat Menteri Dalam Negeri No: 061/4338/otda Tahun 2017 tentang Pedoman Konsultasi Pembentukan Cabang Dinas dan UPTD. Kriteria pembentukan suatu UPTD diuraikan dalam matriks analisis pemenuhan kriteria dan indikator pembentukan UPTD (Tabel 1) sebagai berikut:

Tabel 1. Matriks Analisis  
Pemenuhan Kriteria dan Indikator Pembentukan UPTD

No.	Kriteria	Indikator	Keterangan
1.	Melaksanakan kegiatan teknis operasional atau kegiatan teknis penunjang tertentu	Kegiatan yang merupakan pelaksanaan urusan yang menjadi kewenangan daerah	Sesuai dengan Sub Urusan dalam lampiran UU No. 23 Tahun 2014
		Bukan merupakan kegiatan perumusan kebijakan	Kegiatan perumusan kebijakan mulai dari, perumusan masalah, pengumpulan data, analisis data, perumusan alternative kebijakan, dan evaluasi kebijakan.
		Bukan merupakan kegiatan lintas SKPD dan bukan pembinaan kepada unit kerja lain	Kegiatan lintas perangkat adalah kegiatan melaksanakan tugas dari beberapa perangkat daerah. Pembinaan terhadap unit kerja lain adalah kegiatan pengawasan, koordinasi dan fasilitasi kepada unit kerja lain.

		Kegiatan tersebut memerlukan pengawasan dan atau pengambilan keputusan dalam pelaksanaannya.	Tugas yang memerlukan arahan, pengaturan, pembagian kerja dan pengambilan keputusan adalah: <ul style="list-style-type: none"><li>- Tugas yang dilaksanakan oleh staf bukan bersifat rutin;</li><li>- Sasaran/objek pekerjaan staf berubah-ubah karena pekerjaan yang dinamis;</li><li>- Penentuan objek dan sasaran pekerjaan memerlukan perencanaan untuk menentukan objek mana yang akan dilaksanakan setiap tahun; dan atau</li><li>- Produk layanan berupa dokumen resmi yang memerlukan pengesahan atau penandatanganan dari kepala UPT.</li></ul>
2.	Penyediaan barang atau jasa yang diperlukan masyarakat atau perangkat daerah lain	Barang atau jasa yang diberikan bersifat konkrit dan terukur baik barang/ jasa kolektif maupun individu;	Barang atau jasa yang dihasilkan dapat diidentifikasi dan bersifat konkrit.
		Penyediaan barang dan jasa diperlukan secara terus menerus.	Penyediaan barang/jasa secara terus menerus adalah: <ul style="list-style-type: none"><li>- Pelaksanaan kegiatan/pekerjaan wajib dilakukan secara reguler harian dengan volume sesuai beban kerja;</li><li>- Pelaksanaan pekerjaan bukan merupakan kegiatan yang dapat dijadwalkan setiap bulan atau triwulan atau catur wulan atau semesteran.</li></ul>
3.	Memberikan kontribusi dan manfaat langsung dan nyata kepada masyarakat dan/atau dalam penyelenggaraan pemerintahan	Layanan kepada masyarakat menjadi lebih dekat, murah dan cepat.	Perbedaan Jarak dan waktu antara lokasi UPT dengan dinas
		Layanan yang diberikan UPT tersebut merupakan layanan pemerintah yang dibutuhkan oleh masyarakat, sehingga apabila tidak tersedia akan mengganggu kehidupan masyarakat atau penyelenggaraan pemerintah;	Terdapat resiko bagi masyarakat jika dan atau penyelenggaraan pemerintah layanan barang atau jasa tersebut tidak diberikan oleh UPT
		Layanan yang diberikan belum disediakan oleh BUMN, BUMD, Swasta, atau Penyedia lainnya	Belum ada swasta, BUMN atau BUMD yang menyediakan barang/jasa tersebut secara cukup.
4.	Tersedianya sumber daya yang meliputi pegawai, pembiayaan, sarana dan prasarana	Pegawai yang akan ditempatkan pada UPT tidak mengakibatkan terganggunya kinerja unit-unit organisasi yang lain	Apabila pegawai yang akan ditempatkan pada UPT berasal dari unit kerja lain, maka jumlah staf pada unit kerja lain harus sesuai dengan beban kerjanya
		Tidak menambah pegawai baru baik PNS ataupun Honorer	Pegawai pada UPT dapat diisi dari PNS yang sudah ada sehingga tidak menunggu pengadaan PNS baru dan tidak menambah pegawai honorer baru
		Belanja Pegawai dan biaya operasional kantor tidak mengurangi belanja publik	Penambahan belanja pegawai pada perangkat daerah sebagai akibat adanya struktur baru pada UPT tidak melebihi

			0,5% dari total belanja pegawai perangkat daerah yang bersangkutan
		Tersedianya sarana dan prasarana kerja berupa kantor dan perlengkapannya.	Tidak memerlukan pembangunan gedung baru, namun dapat menggunakan gedung pemerintah yang sudah ada
5.	Memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam melaksanakan tugas teknis operasional tertentu dan/atau tugas teknis penunjang tertentu.	Dokumen SOP sudah Disusun sesuai dengan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi	Nomor dan Judul SOP yang berkaitan dengan pelaksanaan tugas UPT
6.	Memperhatikan keserasian hubungan antara Pemerintah Provinsi dengan Pemerintah Kabupaten/ Kota.	Tidak melaksanakan kegiatan yang menjadi kewenangan provinsi serta tidak tumpang tindih dengan kegiatan kabupaten/kota	UPT dapat juga diberikan tugas pembantuan dari susunan/ tingkatan pemerintahan yang lebih tinggi sepanjang tugasnya bersifat operasional. Namun UPT tidak dapat melaksanakan tugas yang menjadi kewenangan susunan/ tingkatan pemerintahan yang lain tanpa tugas pembantuan
7.	Tersedianya jabatan fungsional teknis sesuai dengan tugas dan fungsi UPTD yang bersangkutan.	Terdapat tenaga teknis yang diperlukan untuk melaksanakan kegiatan pada UPT tersebut sesuai dengan standar kompetensi yang berlaku.	Jenis tenaga teknis yang dipersyaratkan dan nama pegawai beserta bukti keahlian yang dimiliki sesuai dengan keahlian yang dipersyaratkan

Selanjutnya dilakukan Analisis Beban Kerja untuk menghitung kebutuhan sumber daya manusia (SDM) berdasarkan tugas dan fungsi UPT sesuai dengan beban kerja, jumlah jam kerja efektif dan jumlah pegawai seperti yang diatur dalam Permendagri No. 12 Tahun 2017; dan dilakukan Analisis Rasio Belanja Pegawai untuk menilai seberapa efisien pengelolaan anggaran belanja pegawai suatu UPTD dan mengevaluasi proporsi anggaran UPT dalam pengambilan keputusan dengan membandingkan belanja pegawai terhadap total belanja UPT dan dinyatakan dalam persentase.

## HASIL

### Analisis Pemenuhan Kriteria dan Indikator sesuai Peraturan

Sesuai dengan matriks analisis Pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT menurut Permendagri No. 12 Tahun 2017 dan lampiran Surat Menteri Dalam Negeri No: 061/4338/otda Tahun 2017 hasil analisis pemenuhan kriteria dan indikator sebagai berikut:

1. Kegiatan Teknis Operasional Tertentu dan/atau Kegiatan Teknis Penunjang yang akan Dilaksanakan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT.

Kegiatan teknis operasional tertentu adalah aktivitas yang langsung terkait dengan penyelenggaraan operasional BRT di Kota Medan. Kegiatan ini mencakup seluruh tahapan dari perencanaan hingga pelaksanaan operasional BRT, dengan tujuan untuk memberikan layanan transportasi massal yang efektif, efisien, dan terstandarisasi. Berikut uraian tugas yang dikerjakan oleh setiap jabatan yang terdapat pada UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT:

#### 1. Kepala UPT

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Kepala UPT sebagai berikut: a) Merencanakan program dan kegiatan UPT; b) Pelaksanaan penyusunan bahan kebijakan, SOP, standar pelayanan, standar kompetensi jabatan, analisis jabatan, beban kerja, evaluasi jabatan, laporan kinerja, dan standar lainnya; c) Pendistribusian tugas, pembimbingan, penilaian, penghargaan, dan penegakan/pemrosesan kedisiplinan pegawai ASN; d) Pengkoordinasian penyusunan rumusan



kebijakan, bahan kebijakan, SOP, standar pelayanan, standar kompetensi jabatan, analisis jabatan, beban kerja, evaluasi jabatan, laporan kinerja, dan standar lainnya; e) Menyusun dan mengawasi implementasi sistem pengawasan kinerja yang efektif; f) Menjalin dan memelihara hubungan koordinasi yang baik dengan berbagai pihak terkait; g) Berkoordinasi dengan instansi terkait dalam hal penataan dan pengembangan infrastruktur kota yang mendukung BRT; h) Menyusun dan mengelola anggaran operasional BRT dan pengelolaan sistem teknologi informasi; i) Mengelola sumber daya manusia (SDM) dan material; j) Mengembangkan dan menerapkan kebijakan; k) Mengawasi pengelolaan dan pemeliharaan sistem teknologi yang ada; l) Menyusun dan melaksanakan program sosialisasi untuk meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai manfaat penggunaan BRT; m) Menyusun dan menyampaikan laporan berkala mengenai kinerja operasional BRT, evaluasi kinerja pengelolaan armada dan fasilitas, serta pelaksanaan kebijakan dan perencanaan pengembangan BRT kepada pemerintah kota dan pihak terkait; n) Melaksanakan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh Kepala Dinas.

## 2. Kepala Kepala Sub Bagian Tata Usaha (KTU)

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas KTU sebagai berikut: a) Menyediakan dukungan administratif, jadwal rapat dan agenda kegiatan; b) Mengelola surat-menyurat internal dan eksternal; c) Menyusun laporan operasional BRT, laporan keuangan, pengeluaran anggaran, dan laporan pelaksanaan kegiatan UPT; d) Mengawasi proses pengumpulan data dan informasi yang diperlukan untuk penyusunan laporan berkala; e) Memastikan seluruh laporan yang disusun lengkap, akurat, dan tepat waktu; f) Mengelola sumber daya kantor, termasuk peralatan, bahan-bahan administrasi, dan fasilitas lainnya; g) Mengelola system pengarsipan dokumen; h) Membantu Kepala UPT membuat surat keputusan dan dokumen resmi lainnya; i) Mengelola inventarisasi barang dan perlengkapan kantor; j) Melakukan pengadaan barang dan peralatan yang dibutuhkan; k) Melakukan pemantauan atas pelaksanaan tugas administrasi dan keuangan dan l) Menyusun rekomendasi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas kerja.

## 3. Pengadministrasi Perkantoran

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Pengadministrasi Perkantoran adalah sebagai berikut: a) Menerima, mencatat, menyortir, dan mengelompokkan surat/dokumen sesuai prosedur; b) Melakukan kerjasama terkait retribusi UPT; d) Memeriksa arsip berkas dan memelihara berkas; e) Membuat daftar retribusi; f) Membuat data penumpang BRT secara lengkap; g) Membuat laporan mingguan, bulanan dan tahunan penumpang; h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan oleh pimpinan.

## 4. Penata Layanan Operasional

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Penata Layanan Operasional yaitu: a) Memberikan pelayanan operasional sesuai SOP; b) Mengidentifikasi data pelayanan operasional sesuai SOP; c) Pengelolaan dan Pengawasan Armada; d) Mengevaluasi data pelayanan dan kerjasama terkait retribusi; e) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas sebagai bahan evaluasi dan pertanggungjawaban; f) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintah oleh pimpinan.

## 5. Pengolah Data Dan Informasi

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Pengolah Data Dan Informasi yaitu: a) Menyiapkan bahan/instrumen pelaksanaan pengumpulan data dan informasi; b) Mengumpulkan dan mengolah data dari Koridor dan dinas; c) Menginput dan mentabulasi data sesuai dengan klarifikasinya; d) Melakukan rekonsiliasi data (penumpang, pendapatan, operasional) dengan pihak ketiga; e) Menyusun sistem pembayaran non-tunai yang memudahkan transaksi; f) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas sebagai bahan evaluasi dan pertanggungjawaban; g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintah oleh pimpinan.

## 6. Pengawas Satuan Pelayanan

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Pengawas Satuan Pelayanan yaitu: a) Merencanakan program dan kegiatan berdasarkan rencana umum kota dan rencana strategis; b) Melakukan pengecekan dan pemeriksaan SOP dan pelayanan BRT; c) Perencanaan Rute dan Jadwal BRT; d) Mengidentifikasi kelemahan dan kerentanan operasional BRT; e) Melakukan evaluasi kinerja

operasional, survey kepuasan masyarakat, petugas dan driver; f) Memberikan penyuluhan kepada petugas dan driver tentang Kinerja, SOP dan Operasional UPT; g) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas sebagai bahan evaluasi dan pertanggungjawaban; h) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintah oleh pimpinan.

**7. Teknisi Sarana dan Prasarana**

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Teknisi Sarana Dan Prasarana yaitu: a) Menginventarisir kerusakan sarana dan prasarana; b) Pengelolaan Infrastruktur Halte dan Depo; c) Mempelajari dan melakukan teknik pemeliharaan dan pengoperasian sarana dan prasarana sesuai SOP; d) Menyusun rencana perbaikan sarana dan prasarana; f) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas; dan g) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintah oleh pimpinan.

**8. Penata Kelola Sistem dan Teknologi Informasi (TI)**

Adapun pekerjaan dan ringkasan tugas Penata Kelola Sistem dan TI sebagai berikut: a) Mengumpulkan bahan untuk sosialisasi TI digital; b) Mengidentifikasi informasi kepada masyarakat; c) Memonitoring dan mengevaluasi TI; d) Melakukan proses digital informasi ke aplikasi dan media sosial; e) Membuat laporan indeks kepuasan masyarakat; f) Melakukan pemeliharaan IT dan tata kelola sistem informasi; g) Pengembangan Sistem Transportasi Cerdas; h) Melaporkan hasil pelaksanaan tugas; dan i) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan oleh pimpinan.

**2. Bentuk/Jenis Barang atau Jasa yang Disediakan oleh UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT.**

Hasil analisis terhadap kriteria dan indikator di atas yaitu: a) Bahwa tugas dan fungsi UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT pada intinya adalah memberikan pelayanan kepada masyarakat Kota Medan; dan b) Bahwa pelayanan kepada masyarakat Kota Medan diberikan secara terus-menerus.

**3. Kontribusi dan manfaat langsung dari UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT bagi masyarakat dan penyelenggaraan pemerintahan.**

Kriteria dan indikator yang harus dipenuhi sesuai peraturan sebagai berikut:

- Layanan kepada masyarakat menjadi lebih dekat, murah dan cepat;
- Layanan yang diberikan UPT tersebut merupakan layanan pemerintah yang dibutuhkan oleh masyarakat, sehingga apabila tidak tersedia akan mengganggu kehidupan masyarakat atau penyelenggaraan pemerintah;
- Layanan yang diberikan belum disediakan oleh BUMN, BUMD, SWASTA, atau Penyedia lainnya.

Hasil analisa untuk memenuhi kriteria dan indikator di atas, diuraikan sebagai berikut:

**- Operasional BRT di Kota Medan**

Sampai dengan Tahun 2025, pemerintah Kota Medan telah melaksanakan operasional BRT dengan tarif reguler sebesar Rp. 5.000,00 dan pelajar Rp. 3.000,00. Jumlah armada yang beroperasi sebanyak 60 unit dan terdapat 264 titik lokasi halte pada 5 Koridor dengan rincian dalam Tabel 2. sebagai berikut:

**Tabel 2. Jumlah Armada, Koridor dan Halte BRT Tahun 2025**

Koridor	Rute	Panjang Rute (Km)	Jumlah Bus SGO	Jumlah Bus SO	Halte
Koridor 1	Terminal Amplas - Terminal Pinang Baris	41	16	17	75
Koridor 2	J City - Plaza Medan Fair	21	7	8	43
Koridor 3	Belawan - Lapangan Merdeka	48.5	14	15	57
Koridor 4	Tuntungan - Lapangan Merdeka	36.09	10	11	52
Koridor 5	Tembung - Lapangan Merdeka	20	8	9	37
Total		166.59	55	60	264

- Meningkatkan Aksesibilitas dan Mobilitas Masyarakat  
Salah satu manfaat utama dari BRT Medan adalah memberikan layanan yang dibutuhkan masyarakat sehingga berdampak pada peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat. Dengan sistem rute yang terencana dengan baik, masyarakat akan memiliki akses yang lebih mudah dan cepat untuk bepergian ke berbagai tempat di Kota Medan, dan memungkinkan perjalanan yang lebih efisien dengan meminimalisir kemacetan dan menyediakan transportasi publik yang terjangkau, terutama bagi mereka yang tidak memiliki kendaraan pribadi.
  - Layanan yang diberikan BRT Medan belum disediakan oleh BUMN, BUMD, SWASTA, atau Penyedia lainnya.
4. Ketersediaan Sumber Daya pada UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT  
Kriteria dan indikator yang harus dipenuhi sesuai peraturan sebagai berikut:
- Pegawai yang akan ditempatkan pada UPT tidak mengakibatkan terganggunya kinerja unit-unit organisasi yang lain;
  - Tidak menambah pegawai baru baik PNS ataupun Honorer;
  - Belanja Pegawai dan biaya operasional kantor tidak mengurangi belanja publik;
  - Tersedianya sarana dan prasarana kerja berupa kantor dan perlengkapannya
- Hasil analisa untuk memenuhi kriteria dan indikator di atas, diuraikan sebagai berikut:
- Operasional BRT saat ini dilaksanakan oleh personil Dinas Perhubungan Kota Medan bidang lalu lintas dan angkutan seksi angkutan jalan yang bertugas sebagai pramudi, petugas registrasi tarif khusus yang tidak mengakibatkan terganggunya kinerja unit organisasi lain karena pembentukan UPT dimaksud akan memanfaatkan sumber-sumber manajemen yang telah tersedia dan tidak akan melaksanakan penambahan sumber-sumber manajemen (Man, Money, Method, Material, Market-5M);
  - Pegawai pada UPT dapat diisi dari pegawai negeri yang sudah ada karena operasional BRT telah beraktifitas sejak bulan Agustus Tahun 2024 sehingga tidak menunggu pengadaan pegawai negeri sipil baru dan tidak menunggu pegawai honorer baru;
  - Penambahan belanja pegawai pada Dinas Perhubungan sebagai akibat dari adanya struktur baru pada UPT BRT yang akan dibentuk tidak akan menambah beban anggaran karena Operasional BRT dimaksud telah beraktifitas dan memiliki personil sejak bulan Agustus Tahun 2024;
  - Bahwa perkantoran UPT BRT memanfaatkan beberapa ruangan yang tersedia pada kantor Dinas Perhubungan Kota Medan menunggu selesai pembangunan kantor Depo BRT melalui pendanaan Bank Dunia yang direncanakan selesai pembangunan Infrastrukturnya di Tahun 2027. Oleh karena itu penyediaan sarana dan prasarana kerja telah tersedia.
5. Memiliki SOP untuk UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT  
Kriteria dan indikator yang harus dipenuhi sesuai peraturan yaitu adanya Dokumen SOP yang sudah ditandatangani oleh kepala perangkat daerah;  
Hasil analisa yaitu terdapat beberapa SOP dalam melaksanakan tugas teknis operasional tertentu pada UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT diantaranya adalah: a) SOP Pengelolaan Surat Masuk; b) SOP Pengelolaan Surat Keluar; c) SOP Pengarsipan Surat Dinas; d) SOP Pengelolaan Barang Milik Daerah; e) SOP Penghapusan Barang Persediaan; f) SOP Prosedur Operasional BRT; g) SOP Prosedur Keamanan dan Keselamatan; h) SOP Standar Layanan Pelanggan; i) SOP Pengelolaan Keuangan dan Pembiayaan; j) SOP Pengawasan dan Evaluasi; k) SOP Dokumentasi dan Pengarsipan; l) SOP Penyusunan Laporan; m) SOP Penanganan Pengaduan Masyarakat; dan n) SOP Penyusunan Indeks Kepuasan Masyarakat.
6. Keserasian Hubungan antara Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota melalui UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT  
Kriteria dan indikator yang harus dipenuhi sesuai peraturan yaitu tidak melaksanakan kegiatan yang menjadi kewenangan kabupaten/kota serta tidak tumpang tindih dengan kegiatan kabupaten/kota.



Hasil analisa yaitu UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT dalam melaksanakan kegiatannya/tugas dan fungsinya tidak melaksanakan kegiatan yang menjadi kewenangan perangkat daerah lain serta tidak tumpang tindih dengan kegiatan Dinas induk.

Pengelolaan sistem transportasi publik yang terintegrasi, seperti BRT memerlukan koordinasi yang erat antara berbagai level pemerintahan, baik itu pemerintah provinsi, pemerintah kota, maupun lembaga terkait lainnya. Dalam konteks UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT, hubungan antara Pemerintah Provinsi Sumatera Utara dan Pemerintah Kota Medan sangat penting untuk menciptakan keserasian dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan operasional BRT yang efektif dan berkelanjutan.

Dalam konteks pengelolaan BRT Medan, terdapat pembagian tugas dan wewenang antara Kementerian Perhubungan RI dan Pemerintah Kota Medan yang harus saling mendukung agar sistem transportasi ini dapat berjalan dengan baik. Tugas dan wewenang Pemerintah Kota Medan yaitu dalam Pengelolaan operasional, Penyediaan dana dan pembiayaan lokal dan Koordinasi dengan UPT. Sedangkan tugas dan wewenang Kementerian Perhubungan RI yaitu Pengembangan kebijakan regional, Pembangunan infrastruktur utama dan Penyediaan dana pembangunan melalui pinjaman Bank Dunia untuk mendukung pembangunan jalur BRT yang membutuhkan investasi besar, seperti infrastruktur jalur bus khusus yang menghubungkan beberapa daerah.

7. Tersedianya Jabatan Fungsional Teknis Sesuai dengan Tugas dan Fungsi UPT yang Bersangkutan. Kriteria dan indikator yang harus dipenuhi sesuai peraturan yaitu Terdapat tenaga teknis yang diperlukan untuk melaksanakan kegiatan pada UPT tersebut sesuai dengan standar kompetensi yang berlaku.
8. Hasil analisis untuk kriteria tersedianya jabatan fungsional teknis sesuai dengan tugas dan fungsi upt yang bersangkutan yaitu SDM yang mengoperasikan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT terdiri dari pejabat struktural dan pejabat fungsional antara lain Pengadministrasi Perkantoran, Penata Layanan Operasional, Pengolah Data dan Informasi, Pengawas Satuan Pelayanan, Teknisi Sarana dan Prasarana, Penata Kelola Sistem dan TI, serta tenaga outsourcing.

### Analisis Beban Kerja

Berdasarkan Lampiran Surat Menteri Dalam Negeri No. 061/4338/otda Tahun 2017 hal Pedoman Konsultasi Pembentukan Cabang Dinas dan UPTD maka resume hasil analisis beban kerja dari masing-masing jabatan yang dibutuhkan pada UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT dijelaskan dalam Tabel 3 sebagai berikut:

Tabel 3. Matriks Analisis Beban Kerja UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT

No	Nama Jabatan	Beban Kerja	Jumlah Jam Kerja Efektif	Jumlah Pegawai
1	Kepala Unit Pelaksana Teknis	325	66.780	1
2	Kepala Sub Bagian Tata Usaha	836	66.210	1
3	Pengadministrasi Perkantoran	1.203	144.360	2
4	Penata Layanan Operasional	12.062	725.280	10
5	Pengolah Data Dan Informasi	1.189	99.660	1
6	Pengawas Satuan Pelayanan	1.204	107.400	1
7	Teknisi Sarana Dan Prasarana	826	157.680	2
8	Penata Kelola Sistem Dan Teknologi Informasi	1.895	106.050	1

No	Nama Jabatan	Beban Kerja	Jumlah Jam Kerja Efektif	Jumlah Pegawai
Jumlah		19.540	1.473.420	20

Dari analisis beban kerja sebagaimana tabel di atas menunjukkan bahwa beban kerja dari tugas UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT berjumlah 19.540. Berdasarkan Pasal 24 ayat (3) Permendagri Nomor 12 Tahun 2017 disebutkan bahwa UPTD Kelas A dibentuk apabila memiliki beban kerja 10.000 (sepuluh ribu) atau lebih dan wilayah kerjanya lebih dari 1 (satu) kecamatan, dengan demikian maka UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT layak untuk dibentuk menjadi UPT Klasifikasi A.

### Analisis Rasio Belanja Pegawai

#### 1. Kebutuhan Pegawai UPT

Sesuai dengan analisis beban kerja di atas, kebutuhan Pegawai UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT adalah sebanyak 20 orang yang dirinci sebagai berikut (Tabel 4):

Tabel 4. Kebutuhan Pegawai UPT

No.	Nama Jabatan	Jumlah Pegawai
1	Kepala Unit Pelaksana Teknis	1
2	Kepala Sub Bagian Tata Usaha	1
3	Pengadministrasi Perkantoran	2
4	Penata Layanan Operasional	10
5	Pengolah Data dan Informasi	2
6	Pengawas Satuan Pelayanan	1
7	Teknisi Sarana dan Prasarana	2
8	Penata Kelola Sistem dan Teknologi Informasi	1
JUMLAH		20

#### 2. Analisis Rasio Belanja Pegawai

Kebutuhan pegawai UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT akan diisi oleh ASN yang berasal dari Dinas Perhubungan Kota Medan. Jumlah PNS Dinas Perhubungan Kota Medan saat ini berjumlah 225 orang sehingga kebutuhan pegawai dimaksud akan dipenuhi dari PNS Dinas Perhubungan Kota Medan. Dengan demikian pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT tidak akan menambah pegawai dan tidak menambah belanja pegawai.

Komponen yang dibutuhkan untuk mengetahui Analisis Rasio Belanja Pegawai, terdiri dari:

- Total Belanja Pegawai: Ini mencakup seluruh biaya yang dikeluarkan untuk menggaji pegawai UPT, termasuk gaji pokok, tunjangan, honor, dan insentif lain yang diberikan kepada staf.
- Total Belanja UPT: Total belanja UPT terdiri dari seluruh anggaran yang dialokasikan untuk operasional UPT, meliputi belanja pegawai, belanja pemeliharaan dan perawatan, belanja program kegiatan, dan belanja administrasi serta keuangan.
- Rasio Belanja Pegawai: Rasio belanja pegawai dihitung dengan membandingkan belanja pegawai terhadap total belanja UPT dan dinyatakan dalam persentase.

Kebutuhan Belanja Pegawai pada UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT sesuai dengan jabatan, golongan, kebutuhan dan besaran gaji ditambah dengan tunjangan kinerja dapat dilihat dalam Tabel 5 sebagai berikut:

Tabel 5. Kebutuhan Belanja Pegawai UPT

No.	Jabatan	Gol.	Kebutuhan (Orang)	Besaran Gaji + TPP (Rp.)	Volume (Bulan)	Jumlah (Rp.)
1.	Kepala Unit Pelaksana Teknis	Penata Tingkat I (III/d)	1	14.350.000	12	172.200.000
2.	Kepala Sub Bagian Tata Usaha	Penata (III/c)	1	9.600.000	12	115.200.000
3.	Pengadministrasi Perkantoran	Pengatur Muda Tingkat I (II/b)	2	6.440.000	12	154.560.000
4.	Penata Layanan Operasional	Pengatur (II/c)	10	6.440.000	12	772.800.000
5.	Pengolah Data Dan Informasi	Pengatur (II/c)	2	6.440.000	12	154.560.000
6.	Pengawas Satuan Pelayanan	Penata Muda Tingkat I (III/b)	1	6.440.000	12	77.280.000
7.	Teknisi Sarana Dan Prasarana	Pengatur Tingkat I (II/d)	2	6.440.000	12	154.560.000
8.	Penata Kelola Sistem Dan Teknologi Informasi	Penata Muda Tingkat I (III/b)	1	6.440.000	12	77.280.000
<b>Jumlah</b>			<b>20</b>	<b>62.590.000</b>	<b>12</b>	<b>1.678.440.000</b>

Total Belanja UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT yang terdiri dari belanja buy the service, tap on bus dan manajemen pendamping dapat dilihat dalam Tabel 6 sebagai berikut:

Tabel 6. Total Belanja UPT

No	Deskripsi	Estimasi Biaya
1	Belanja Buy The Service	Rp. 134.320.000.000
2	Belanja Tap On Bus	Rp. 3.600.000.000
3	Belanja Manajemen Pendamping	Rp. 5.700.000.000
<b>Jumlah</b>		<b>Rp. 143.620.000.000</b>

Berdasarkan tabel tersebut diatas, maka Rasio Belanja Pegawai pada UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT, dapat diperhitungkan sebagai berikut:

$$\text{Rasio Belanja Pegawai} = \frac{\text{Total Belanja Pegawai}}{\text{Total Belanja UPT}} \times 100\%$$

$$\text{Rasio Belanja Pegawai} = \frac{\text{Rp. 1.678.440.000}}{\text{Rp. 143.620.000.000}} \times 100\%$$

$$\text{Rasio Belanja Pegawai} = 1,168 \%$$

Berdasarkan perhitungan anggaran di atas dapat dilihat bahwa komposisi belanja pegawai adalah sebesar 1,168% dari total anggaran belanja UPT. Rasio ini menunjukkan bahwa operasionalisasi pengelolaan UPT cukup sehat dan efisien karena penggunaan terbesarnya adalah untuk kebutuhan barang dan jasa.

## PEMBAHASAN

Kondisi eksisting transportasi Kota Medan mengungkap beberapa masalah kritis yang memerlukan intervensi kelembagaan antara lain adanya keterbatasan sistem angkutan umum yang efisien dan terintegrasi, kemacetan yang semakin parah, kualitas pelayanan angkutan umum yang kurang memadai, kurangnya infrastruktur pendukung transportasi publik, dan minimnya pemanfaatan teknologi dalam sistem transportasi. Untuk menghadapi permasalahan ini, Proyek BRT Medan menjadi solusi strategis untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi massal dan mendukung keberlanjutan lingkungan dan meningkatkan kenyamanan bagi masyarakat. Hal ini sesuai dengan teori Transit-Oriented Development (TOD) yang dikemukakan Calthorpe (1993) yaitu kehadiran BRT yang dikelola secara profesional dapat menjadi katalis bagi pembangunan kota yang terpadu dan berkelanjutan. Untuk itu pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT menjadi sangat penting untuk memastikan sistem BRT dapat dikelola secara efisien, terintegrasi dan berkelanjutan.

Hasil analisis berdasarkan Pemenuhan Kriteria dan Indikator Pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT sesuai dengan Permendagri No. 12 Tahun 2017 dan lampiran Surat Mendagri No: 061/4338/otda Tahun 2017 menunjukkan bahwa seluruh kriteria dan indikator dapat dipenuhi oleh Dinas Perhubungan dan sesuai dengan ketentuan dan persyaratan untuk Pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT yaitu sebagai berikut: 1) Kegiatan teknis operasional tertentu dan/atau kegiatan teknis penunjang yang akan dilaksanakan UPT sesuai dengan uraian tugas yang dikerjakan oleh setiap jabatan yang terdapat pada UPT yang merupakan kegiatan teknis dan menjadi kewenangan daerah bukan perumusan kebijakan dan bukan kegiatan lintas SKPD. Selain itu kegiatan tersebut memerlukan pengawasan dan pengambilan keputusan dalam pelaksanaannya; 2) Penyediaan barang atau jasa yang disediakan UPT yaitu barang atau jasa yang konkret dan terukur untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat Kota Medan secara terus menerus; 3) Memberikan kontribusi dan manfaat langsung dan nyata kepada masyarakat dan/atau dalam penyelenggaraan pemerintahan dimana Pemko Medan sampai dengan Tahun 2025 telah melaksanakan operasional BRT yang telah dirasakan langsung manfaatnya oleh masyarakat Kota Medan dengan akses yang lebih mudah, terjangkau dan cepat sesuai jadwal yang ditentukan dengan kualitas pelayanan yang meningkat secara signifikan sehingga memberikan kenyamanan bagi masyarakat; 4) Tersedianya sumber daya yang meliputi pegawai, pembiayaan, sarana dan prasarana dimana kajian ini menegaskan bahwa pembentukan UPT tidak akan membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) secara signifikan karena Kebutuhan 20 orang pegawai dapat diisi dari PNS yang sudah ada karena operasional BRT telah berjalan sejak Bulan Agustus Tahun 2024, tanpa mengganggu kinerja unit organisasi lain dan tidak ada penambahan pegawai atau honorer baru. Untuk sarana dan prasarana, pada tahap awal, UPT akan menempati ruangan yang sudah tersedia di kantor Dinas Perhubungan, sebelum nantinya menempati Depo BRT yang sedang dibangun; 5) Operasional BRT sudah memiliki SOP untuk UPT dalam melaksanakan tugas teknis operasional sesuai dengan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi; 6) Keserasian hubungan antara pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota melalui UPT pelayanan angkutan kota BRT yaitu Bahwa UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT dalam melaksanakan tugas dan fungsinya tidak melaksanakan kegiatan yang tumpang tindih dengan kegiatan Dinas induk; 7) Tersedianya jabatan fungsional teknis sesuai dengan tugas dan fungsi UPT yang bersangkutan yaitu bahwa SDM yang mengoperasikan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT terdiri dari pejabat struktural dan pejabat fungsional teknis.

Hasil Analisis Beban Kerja berdasarkan uraian tugas pokok dan fungsi (Tupoksi) yang dirinci untuk setiap jabatan (Kepala UPT, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, Pengadministrasi Perkantoran, Penata layanan Operasional dan lainnya sesuai dengan Permendagri No. 12 Tahun 2017 dan lampiran Surat Menteri Dalam Negeri Nomor : 061/4338/otda Tahun 2017 menunjukkan hasil perhitungan yang memenuhi ketentuan pembentukan UPT yaitu total beban kerja UPT adalah sebesar 19.540, jumlah jam kerja efektif sebesar 1.473.420 dengan kebutuhan 20 orang pegawai. Dari hasil perhitungan tersebut

berdasarkan Pasal 24 ayat (3) Permendagri No. 12/2017, beban kerja yang melebihi 10.000 atau lebih dan wilayah kerjanya lebih dari 1 (satu) kecamatan, maka UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT layak dibentuk dan diklasifikasikan sebagai UPTD Kelas A.

Hasil Analisis Rasio Belanja Pegawai berdasarkan kebutuhan pegawai menunjukkan pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT tidak akan menambah pegawai dan tidak menambah belanja pegawai karena kebutuhan pegawai UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT akan diisi oleh ASN yang berasal dari Dinas Perhubungan Kota Medan. Dengan total belanja pegawai sebesar Rp 1.678.440.000 dan total estimasi belanja UPT (terutama untuk "Buy The Service", "Tap On Bus", dan "Manajemen Pendamping") sebesar Rp 143.620.000.000, maka rasio belanja pegawai adalah sebesar 1,168%. Rasio sebesar 1,168% menunjukkan bahwa komposisi belanja UPT cukup sehat dan efisien, dimana sebagian besar anggaran dialokasikan untuk kegiatan operasional langsung berupa barang dan jasa, bukan untuk gaji pegawai. Hal ini memenuhi kriteria Permendagri bahwa belanja pegawai tidak boleh mengurangi belanja publik.

Strategi agar UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT dapat berkelanjutan, kajian merekomendasikan peningkatan pendapatan melalui diversifikasi sumber pendapatan non-tarif, seperti pemasangan iklan di halte dan bus, kerja sama branding, serta pemanfaatan ruang komersial di sekitar halte. Strategi untuk peningkatan efisiensi dapat dilakukan dengan penerapan Intelligent Transport Systems (ITS) untuk pemantauan armada real-time, sistem pembayaran elektronik terintegrasi, dan perawatan armada yang preventif.

## **SIMPULAN**

BRT Medan merupakan salah satu solusi transportasi massal yang dirancang untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan meningkatkan kualitas pelayanan transportasi publik di Kota Medan dan kawasan Mebidang (Medan, Binjai, Deli Serdang). Untuk memastikan kelancaran operasional dan keberlanjutan sistem BRT, pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT di bawah Dinas Perhubungan Kota Medan menjadi langkah strategis yang sangat diperlukan.

UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT memiliki tanggung jawab untuk mengelola dan mengawasi operasional BRT secara langsung, termasuk pengelolaan armada, infrastruktur, layanan pelanggan, dan pengelolaan keuangan. Melalui struktur organisasi yang jelas, UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT dapat mengoptimalkan pengelolaan sumber daya, meningkatkan kualitas layanan, serta mendorong peningkatan pendapatan dan efisiensi operasional secara berkelanjutan.

Dengan pengelolaan yang baik, BRT Medan berpotensi menjadi alternatif transportasi yang dapat diandalkan oleh masyarakat, memberikan dampak positif bagi pengurangan kemacetan, penurunan polusi udara, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

Berdasarkan seluruh analisis yang dilakukan, dapat disimpulkan bahwa pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT pada Dinas Perhubungan Kota Medan adalah urgent dan layak secara akademis, teknis, dan administratif. Pembentukan. Kajian ini merekomendasikan Pemerintah Kota Medan untuk segera menerbitkan Peraturan Wali Kota sebagai landasan hukum pembentukan UPT Pelayanan Angkutan Kota BRT guna mewujudkan sistem transportasi publik yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan di Kota Medan.



**DAFTAR RUJUKAN**

- Banister, D. (2008). The Sustainable Mobility Paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
- Besar, M. (2014). *Pengelolaan Angkutan Massal di Kota-kota Besar di Indonesia*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.
- Litman, T. (2017). *Transportation Cost and Benefit Analysis II – Transportational Impacts*. Victoria Transport Policy Institute.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Island Press.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2017 tentang Pedoman Pembentukan dan Klasifikasi Cabang Dinas dan Unit Pelaksana Teknis Daerah.
- Rodrigue, J-P., Comtois, C., & Slack, B. (2009). *The Geography of Transport Systems* (3rd ed.). Routledge.
- Roe, A. (2007). Evaluating Bus Rapid Transit Systems. *Transportation Review*, 17(2), 85-93.
- Surat Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 061/4338/otda Tahun 2017 tentang Pedoman Konsultasi Pembentukan Cabang Dinas dan Unit Pelaksana Teknis Daerah.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Yusuf, S., & Khairul, S. (2017). Optimalisasi Sistem Transportasi Massal dengan Pendekatan Teknologi untuk Keberlanjutan Kota. *Jurnal Transportasi dan Teknik*, 22(3), 210-222.