

**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM RIAU  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

---

---

**EVALUASI PELAKSANAAN PROGRAM KERJA DINAS  
PERHUBUNGAN DALAM MENERTIBKAN MOBIL BERTONASE  
BESAR YANG MASUK KEDALAM KAWASAN KOTA PEKANBARU**

**SKRIPSI**

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Srata Satu  
Bidang Ilmu Sosial Program Studi Ilmu Pemerintahan  
Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Islam Riau



Ayattullah Alhakimi

**NPM : 137310681**

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN  
PEKANBARU  
2019**

## PERSEMBAHAN

Karya ilmiah yang ditulis dalam bentuk naskah Skripsi yang sederhana ini aku persembahkan sebagai sedikit tanda bukti dan ucapan terimakasihku kepada segenap hamba allah yang ku tuliskan berikut ini yang telah banyak berjasa dalam perjalanan kehidupan ku sampai saat ini

Sungguh aku tak mampu menggantikan kasihmu dengan apapun, tiada yang dapat ku berikan agar setara dengan pengorbananmu kasih sayangmu tak pernah bertepi cinta mu tak pernah berujung tiada kasih seindah kasihmu tiada cinta semurni cintamu ku persembahkan karya sederhana ini kepada orang yang sangat ku kasihi dan ku sayangi yaitu ayahanda dan Ibunda tercinta sebagai tanda bukti, hormat, dan rasa terima kasih yang tiada terhingga

Semoga tuhan tetap melimpahkan rahmat dan karunia nya yang tiada terputus kepada ibu ku tercinta tak lupa pula kepada seluruh keluarga besar ku kakak abang dan juga keponakan keponakanku serta adik adik tercintaku dan juga kepada teman-temanku yang telah membantu baik materil maupun moril serta motivasiku dalam menyelesaikan studi

Semoga allah membahas amal baik beliau dengan rahmat dan karunia yang setimpal, Amin...

## KATA PENGANTAR

Puji Syukur Kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmatnya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul **“Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.”** dengan tepat waktu. Penelitian ini penulis ajukan ke fakultas dalam rangka memenuhi salah satu syarat menamatkan studi dan sekaligus memperoleh gelar sarjana strata satu.

Dengan segala keterbatasan ilmu dan pengalaman sudah berupaya semaksimal mungkin untuk menyusun setiap lembar bab per bab Skripsi ini sesuai dengan kaidah penelitian ilmiah dan ketentuan yang ditetapkan oleh fakultas. Walaupun demikian penulis menyadari bahwa pada lembar tertentu dari naskah Skripsi ini mungkin ditemukan berbagai kesalahan dan kekurangan. Untuk membenahi hal itu penulis berharap kemakluman serta masukan dari para pembaca.

Dalam penulisan Skripsi ini penulis menyadari masih banyak kekurangan, dan masih jauh dari kesempurnaan. Masih banyak kekurangan dalam penulisan dan pengetikan serta kekurangan dari segi isi maupun kata-katanya. Demi tercapainya kesempurnaan usulan penelitian ini kritik dan saran yang mendukung sangat penulis harapkan dari pembaca untuk tercapainya kesempurnaan. Dalam usaha untuk menyelesaikan Skripsi ini penulis telah banyak diberikan bantuan baik berupa waktu, tenaga, kritik, saran, dan kerjasama diskusi dari pihak-pihak yang berkompeten dan berdedikasi demi kesempurnaan penulis menyampaikan

terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah berpartisipasi kepada saya penulis terutama kepada :

1. Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH. MCL Selaku Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk belajar dan menuntut ilmu pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
2. Dr.H.Moris Adidi Yogia,M.Si. Sebagai Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
3. Budi Muliando, S.IP., M.Si. Selaku ketua prodi Ilmu Pemerintahan, yang telah membantu dan senantiasa meluangkan waktu untuk membimbing saya dalam menyelesaikan Skripsi ini.
4. Dr. H. Syafhendry, M.Si Sebagai Pembimbing I yang telah banyak memberikan bimbingan serta saran dan arahan kepada penulis dalam penyusunan Skripsi ini.
5. Rizky Setiawan, S.IP., M.Si Sebagai Pembimbing II yang telah banyak memberikan bimbingan serta saran dan arahan kepada penulis dalam penyusunan Skripsi ini.
6. Kepada Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau yang dalam hal ini tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang mana telah mendidik dan memberikan dorongan serta arahan selama ini kepada penulis.
7. Kepada kedua orang tua saya yang tetap setia dan selalu memberikan doa dan juga dukungan yang tak henti-hentinya kepada saya didalam proses penyelesaian Skripsi ini.

8. Kepada seluruh teman-teman yang ada di prodi Ilmu Pemerintahan yang telah banyak memberikan dorongan semangat dan juga membantu dalam segi moril ataupun materil.
9. Dan penulis juga mengucapkan terimakasih kepada Pegawai Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang telah mengizinkan penulis untuk melakukan peneltian di kantor tersebut, dan juga kepada masyarakat kota Pekanbaru yang telah bersedia memberikan tanggapannya kepada penulis yang bermanfaat di dalam penyempurnaan Skripsi ini.

Penulis bermohon kepada Yang Maha Esa semoga jasa baik Beliau itu dibalas dengan Rahmat dan Karunia yang setimpal, amin ya robbal alamin.

Akhirnya Penulis berharap semoga Skripsi ini dapat memberikan manfaat yang cukup berarti bagi setiap para pembacanya.

Pekanbaru, 07 Februari 2019  
Penulis,

Ayattullah Alhakimi  
NPM. 137310681

## DAFTAR ISI

<b>PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING.....</b>	<b>ii</b>
<b>PERSETUJUAN TIM PENGUJI.....</b>	<b>iii</b>
<b>LEMBARAN BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI .....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....</b>	<b>v</b>
<b>PERSEMBAHAN.....</b>	<b>vi</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>x</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>xii</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>xiv</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>xv</b>
<b>LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN .....</b>	<b>xvi</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xvii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xviii</b>
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	14
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	14
1. Tujuan.....	14
2. Kegunaan.....	15
<b>BAB II : STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR</b>	
A. Studi Kepustakaan.....	16
1. Konsep Pemerintahan.....	16
a. Pengertian Ilmu Pemerintahan .....	16
b. Pengertian Sistem Pemerintahan.....	18
2. Konsep Organisasi Pemerintahan .....	20
3. Konsep Evaluasi Kebijakan .....	21
3.1 Jenis-Jenis Evaluasi Kebijakan .....	23

3.2 Proses Evaluasi Kebijakan.....	23
3.3 Fungsi Evaluasi Kebijakan.....	23
4. Konsep Kebijakan Publik.....	24
5. Konsep Kinerja.....	25
5.1 Indikator Kinerja.....	26
5.2 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kinerja.....	27
B. Penelitian Terdahulu.....	28
C. Kerangka Pikir.....	29
D. Konsep Operasional.....	30
E. Operasional Variabel.....	33
F. Teknik Pengukuran.....	34
<b>BAB III : METODE PENELITIAN</b>	
A. Tipe Penelitian.....	37
B. Lokasi Penelitian.....	38
C. Populasi dan Sampel.....	38
D. Teknik Penarikan Sampel.....	39
E. Jenis dan Sumber Data.....	41
F. Teknik Pengumpulan Data.....	43
G. Teknik Analisis Data.....	44
H. Jadwal Kegiatan Penelitian.....	44
<b>BAB IV : DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN</b>	
A. Sejarah Ringkas Kota Pekanbaru.....	45
1. Keadaan Geografis Kota Pekanbaru.....	46
2. Keadaan Penduduk Kota Pekanbaru.....	49
3. Pemerintah Kota Pekanbaru.....	49
B. Sejarah Ringkas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	51
C. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	52
<b>BAB V : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN</b>	
A. Identitas Responden.....	55
1. Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.....	55
2. Identitas Responden Berdasarkan Latar Belakang Usia.....	56
3. Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan.....	57
B. Hasil dan Pembahasan Mengenai Indikator Variabel Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Mobil Bertobase Besar.....	58

1. <i>Efektivitas</i> .....	59
2. <i>Efisiensi</i> .....	64
3. <i>Kecukupan</i> .....	68
4. <i>Pemerataan</i> .....	72
5. <i>Responsivitas</i> .....	76
6. <i>Ketepatan</i> .....	81
C. Hasil Rekapitulasi Tanggapan Responden terkait dengan penelitian Tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Mobil Bertobase Besar .....	84
D. Faktor Penghambat yang dialami oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Terkait Dengan Penelitian Yang Berjudul Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Mobil Bertobase Besar.....	88
<b>BAB VI : PENUTUP</b>	
A. Kesimpulan .....	89
B. Saran.....	91
<b>DAFTAR KEPUSTAKAAN .....</b>	<b>93</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>96</b>

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Halaman</b>
I.1 : Rute Mobil Bertonase Berat Pada Jalan Umum Di Kota Pekanbaru 2016	3
I.2 : Data terkait dengan Daftar Pelanggaran Lalu Lintas Jalan yang berhasil di data oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Pada Tahun 2016.	11
I.3 : Data terkait dengan Daftar Pelanggaran Lalu Lintas Jalan yang berhasil di data oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Pada Tahun 2017.	12
II.1 : Penelitian Terdahulu Terkait Dengan Penelitian Yang Berjudul Evaluasi Pelaksanaan Program Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru.	52
II.2 : Operasionalisasi Variabel Penelitian Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru.	57
III.1 : Tabel Populasi dan Sampel Penelitian Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru.	63
III.2 : Perincian jadwal Kegiatan Penelitian Tentang Evaluasi Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru.	68
IV.1 : Distribusi Jumlah Data Penduduk Menurut Jenis Kelamin di Kota Pekanbaru Tahun 2013	72
IV.2 : Distribusi Jumlah Data Penduduk Menurut Usia di Kota Pekanbaru Tahun 2013	73
IV.3 : Nama Kecamatan Beserta Nama Kelurahan Di Kota Pekanbaru	75
IV.4 : Tingkat pendidikan, golongan, dan jabatan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.	81
V.1 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Jenis Kelamin Supir Truck	85
V.2 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Usia Supir Truck	86
V.3 : Klasifikasi responden menurut latar belakang Jenjang Pendidikan Supir Truck	87

V.4	Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru (Efektivitas)	89
V.5	Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru (Efisiensi)	94
V.6	: Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru (Kecukupan)	97
V.7	: Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru (Pemerataan)	102
V.8	: Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru (Responsivitas)	106
V.9	: Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru (Ketepatan)	110
V.10	: Rekapitulasi Hasil Akhir Tanggapan Responden Supir Truck Terkait Penelitian Yang Berjudul Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru	114

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran		Halaman
1	: Kuisioner Untuk Masyarakat dengan judul Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	97
2	: Kuisioner Wawancara Penelitian yang berjudul tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	102
3	: Rekap Telly Penelitian yang berjudul tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	105
4	: Dokumentasi Penelitian Terkait Dengan Judul Penelitian Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	107
5	: Surat Keputusan Dekan Fisipol UIR Tentang Penetapan Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi Mahasiswa yang berjudul tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	113
7	: Surat Rekomendasi Dinas Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi Riau Terkait Penelitian Yang Berjudul Tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	114
8	: Dokumentasi Surat Rekomendasi Kantor Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Pekanbaru terkait penelitian tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	115
9	: Surat Keterangan Balasan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terkait dengan penelitian yang berjudul tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.	116

## DAFTAR GAMBAR

**Gambar**

**Halaman**

II.1	: Kerangka Pikir Penelitian Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru	29
IV.2	: Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	54



## PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian konferehensif Skripsi yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Ayattullah Alhakimi  
NPM : 137310681  
Program Studi : Ilmu Pemerintahan  
Jenjang Pendidikan : Srata Satu (S.1)  
Judul Skripsi : Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian konferehensif Skripsi ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan :

1. Bahwa, naskah Skripsi ini adalah benar asli karya saya sendiri (tidak karya palagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulisan karya ilmiah;
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administratif, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas Dan Universitas;
3. Bahwa, apabila dikemudian hari ditemukan dan terbukti secara syah bahwa saya ternyata melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut di atas, maka saya menyatakan bersedia menerima sanksi pembatalan hasil ujian konferensif Skripsi yang telah saya ikuti serta Hukum Negara Republik Indonesia.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa tekanan dari pihak manapun juga.

Pekanbaru, 07 Februari 2019  
Pelaku Pernyataan,



Ayattullah Alhakimi

**EVALUASI PELAKSANAAN PROGRAM KERJA DINAS  
PERHUBUNGAN DALAM MENERTIBKAN MOBIL BERTONASE  
BESAR YANG MASUK KEDALAM KAWASAN KOTA PEKANBARU**

**Abstrak**

Oleh  
Ayattullah Alhakimi

Kata Kunci : *Efektifitas, Kecukupan, Pemerataan, Responsivitas, Ketepatan.*

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis sejauh mana Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru, serta untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan kota Pekanbaru dalam melaksanakan Program kerja tersebut. Indikator dari penelitian ini adalah Efektifitas, Efisiensi, Kecukupan, Pemerataan, Responsivitas, Ketepatan. Tipe penelitian yang berlokasi di Dinas Perhubungan kota Pekanbaru ini adalah survey deskriptif, yaitu memprioritaskan daftar kuesioner sebagai alat pengumpulan data dan data yang terkumpul dengan alat ini kemudian dijadikan bahan baku utama untuk menganalisis kondisi empiris dari obyektivitas keberadaan tujuan penelitian pada lokasi yang di teliti. Adapun populasi yang di gunakan dalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, Dan Pemilik/Supir Truck Bertonase Berat. Adapun teknik sampling yang digunakan dalam menetapkan individu sampel adalah tehnik sampling jenuh untuk populasi Kepala Dinas Perhubungan Dan Seksi Menejemen Rekayasa Lalu Lintas dan juga Perwakilan Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, dan teknik accidental sampling untuk Pemilik/Supir Truck, jenis dan teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari, data primer dikumpulkan dengan menggunakan kuisioner dan wawancara serta data sekunder yang dikumpulkan menggunakan teknik observasi. Sementara teknik analisa data yang digunakan adalah dengan mempergunakan alat bantu tabel frekuensi. Berdasarkan teknik analisis ini peneliti menilai dan menyimpulkan bahwa Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru berada pada interval penilaian “Cukup Baik”. dimana hasil ini di dapatkan dengan pengumpulan data sesuai dengan metode yang di jelaskan di atas.

***Evaluation Of The Implementation Of The Work Program In The Relationship  
Service In Implementing The Great-Contained Car  
In The Kota Pekanbaru Area***

***Abstract***

***By***

***Ayattullah Alhakimi***

***Keywords: Effectiveness, Adequacy, Equity, Responsiveness, Accuracy.***

*This study aims to analyze the extent to which the Work Program of the Department of Transportation in Curbing the Large tonase Cars Entering the Pekanbaru City Region, as well as to find out the obstacles faced by the Transportation Department of Pekanbaru in implementing the Work Program. The indicators of this study are Effectiveness, Efficiency, Adequacy, Equity, Responsiveness, Accuracy. This type of research located in Pekanbaru's Transportation Department is a descriptive survey, which prioritizes questionnaire lists as a means of collecting data and data collected with this tool and then becomes the main raw material for analyzing empirical conditions of the objectivity of the existence of research objectives in the studied location. The population used in this study is the Head of the Pekanbaru City Transportation Service, Traffic Management and Engineering Section, Pekanbaru Commission IV DPRD City, and Heavy tonase Truck Owner / Driver. The sampling technique used in determining individual samples is saturated sampling techniques for the population of Head of Transportation Service and Traffic Engineering Management Section and also Representative of Commission IV of Pekanbaru City DPRD, and accidental sampling techniques for Truck Owners / Drivers, types and data collection techniques used in this study consisted of, primary data was collected using questionnaires and interviews and secondary data collected using observation techniques. While the data analysis technique used is by using a frequency table tool. Based on this analysis technique the researcher assessed and concluded that the Work Program Evaluation of the Transportation Agency in Curbing Large Bertonase Cars Entering the Pekanbaru City Area was at the "Enoughly Implemented" assessment interval. where this result is obtained by collecting data in accordance with the method described above.*

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Kota Pekanbaru sebagai Ibu Kota Provinsi Riau mengalami pertumbuhan dan perkembangan daerah dengan diberlakukannya Undang-Undang Otonomi Daerah. Hal ini dapat kita lihat pada pembangunan daerah di Kota Pekanbaru yang berkembang cukup pesat. Pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan ekonomi menjadi salah satu pemicu lajunya arus urbanisasi di Kota Pekanbaru, yang secara tidak langsung berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan transportasi.

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru. Dishubkominfo Kota Pekanbaru bertugas melakukan penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru tersebut.

Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru dirasakan belum maksimal. Hal tersebut di buktikan dengan tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Pekanbaru yang sangat tinggi. Kesemerawutan kota seperti kemacetan masih sering terjadi, dan tingkat kecelakaan yang tinggi. Salah satu permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus ditangani oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru saat ini adalah meningkatnya jumlah kendaraan bertonase berat yang ada di Kota Pekanbaru. Peningkatan jumlah kendaraan bertonase berat saat ini berdampak terhadap ketertiban lalu lintas di Kota Pekanbaru. Kendaraan bertonase berat yang sering melewati jalan dalam kota membuat pengguna jalan lainnya merasa terganggu.

Truk ataupun mobil bertonase besar adalah sebuah kendaraan bermotor untuk mengangkut barang, disebut juga sebagai mobil barang. Dalam bentuk yang kecil mobil barang disebut sebagai *pick-up*, sedangkan bentuk lebih besar dengan 3 sumbu, 1 di depan, dan tandem di belakang disebut sebagai truk tronton, sedang yang digunakan untuk angkutan peti kemas dalam bentuk tempelan disebut sebagai truk trailer. Juga ada jenis truk tangki yang berguna untuk mengangkut cairan seperti BBM dan lainnya.

Penggunaan jalan harus disesuaikan dengan fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat. Setiap kendaraan harus berjalan pada jalur jalan yang telah ditetapkan. Dishubkominfo Kota Pekanbaru melalui Pasal 200 Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa :

- 1) Kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) / Becak Bermotor baik yang digunakan sebagai angkutan orang maupun barang dilarang beroperasi di Wilayah Kota Pekanbaru, kecuali kendaraan bagi penyandang cacat.
- 2) Bagi kendaraan angkutan barang dengan MST (Muatan Sumbu Terberat) lebih dari 3000 Kg yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, mengakibatkan penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengakibatkan kerusakan jalan harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
- 3) Penggunaan jalan selain dari fungsi jalan yang diduga dapat mengganggu keselamatan, kelancaran lalu lintas dan mengakibatkan penurunan tingkat pelayanan jalan harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

Berdasarkan pasal 200 ayat (2) tersebut diterangkan bahwa bagi kendaraan yang dengan muatan lebih dari 3000 kg yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengakibatkan kerusakan jalan harus seizin dari Dishubkominfo Kota Pekanbaru. Secara tidak langsung kendaraan bertonase berat tidak dibenarkan untuk melewati jalan-jalan dalam kota. Dishubkominfo Kota Pekanbaru telah menetapkan bahwa jalan lingkar kota yaitu Jalan Garuda Sakti dan Jalan Kubang Raya sebagai jalan yang dikhususkan untuk kendaraan angkutan barang dengan tonase berat. Berikut rute jalan khusus pada jam tertentu kendaraan bertonase/muatan 8 ton lebih:

**Tabel I.1: Rute Mobil Bertonase Berat Pada Jalan Umum di Kota Pekanbaru Tahun 2016**

No.	Pintu Masuk	Tujuan	Rute
1.	Barat	a. Arah Timur Kota Pekanbaru  b. Arah Utara Kota Pekanbaru	- Jalan Kubang Raya - Jalan Kaharuddin Nasution - Jalan Raya Pasir Pasir Putih - Jalan Pangkalan Baru - Jalan Garuda Sakti - Jalan Air Hitam - Jalan Siak II

No.	Pintu Masuk	Tujuan	Rute
2.	Utara	a. Arah Barat Kota Pekanbaru	- Jalan Siak II - Jalan Air Hitam - Jalan Garuda Sakti
3.	Timur	a. Arah Barat Kota Pekanbaru	- Jalan Pangkalan Baru - Jalan Raya Pasir Putih - Jalan Kaharudin Nasution - Jalan Kubang Raya
4.	Selatan	a. Arah Barat Kota Pekanbaru b. Arah Timur Kota Pekanbaru	- Jalan Kubang Raya - Jalan Soebrantas - Jalan Raya Pasir Putih - Jalan Pangkalan Baru

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2018*

Tebel di atas merupakan rute yang boleh di lewati bagi pengguna mobil bertonase besar, selain rute yang telah ditentukan mereka tidak diperbolehkan masuk ke jalur tersebut khususnya pada jam-jam tertentu. Pemerintah juga memberlakukan bagi kendaraan yang bermuatan di atas 5 tonase/mobil besar atau truk besar boleh melalui lintasan jalan umum tersebut (hanya pukul 21.00 Wib-06.00 Wib) pada jalan HR. Soebrantas menuju dan jalan Kaharudin Nasution (tercantum dalam Undang-undang No. 2 Tahun 2009). Tetapi Hal ini berbanding terbalik dengan realitanya, di Kota Pekanbaru kasus truk bertonase berat masuk salah satu permasalahan yang tidak dapat terselesaikan dari tahun ketahunnya menurut hasil pra observasi penulis bahwa masih terdapat angkutan barang ataupun truk bertonase berat yang bebannya melebihi MST yang di izinkan.

Pelanggaran terhadap rambu-rambu larangan masuk kota oleh kendaraan bertonase berat berdampak terhadap ketertiban lalu lintas di Kota Pekanbaru, seperti terjadinya kemacetan sehingga mengganggu aktifitas pengguna jalan lainnya. Salah satu jalan yang sering mengalami kemacetan tersebut adalah jalan

HR Soebrantas Panam. Hal ini tentu tidak sesuai dengan pasal 201 Perda No 2

Tahun 2009 yang berbunyi :

“Mobil berat dan / atau kendaraan bermotor yang mengangkut alat-alat berat dengan volume ukuran dan dimensi yang diperkirakan dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas atau kerusakan jalan yang akan dilalui harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan.”

Selain menyebabkan kemacetan, kendaraan bertonase berat juga menyebabkan menurunnya kualitas jalan yang ada di dalam Kota Pekanbaru, seperti Jalan Soekarno Hatta tepatnya didepan pasar pagi yang mengalami kerusakan akibat sering dilewati oleh kendaraan bertonase berat, juga pada ruas jalan HR Soebrantas menyebabkan banyaknya jalan yang bergelombang. Keadaan ini akan menyebabkan kecelakaan yang membahayakan keselamatan semua pengguna jalan. Oleh karena itu Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru perlu dimaksimalkan pelaksanaannya dalam mewujudkan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan yang lancar, terib, aman dan nyaman.

Berdasarkan pemantauan yang penulis lakukan di lapangan dengan mengamati situasi terkait kondisi lalu lintas di sepanjang jalan HR.Soebrantas Panam Kota Pekanbaru, penulis menemukan memang kendaraan yang melintas di sepanjang jalan tersebut cukup padat dan di balik arus kendaraan yang pada tersebut penulis menemui mobil-mobil dengan ukuran yang sangat besar melintas dengan bebas dan beriringan di jam-jam yang telah di larang oleh pemerintah.

Menurut pengamatan yang penulis juga lakukan di media-media pekanbaru khususnya media berita online ternama di pekanbaru, penulis menemukan artikel-artikel yang membahas tentang permasalahan yang berkaitan dengan penelitian yang ingin penulis lakukan, yaitu tentang bebasnya kendaraan

bertonase besar melintas di dalam kota pekanbaru. Dan menurut salah satu artikel media online di pekanbaru yang menyatakan bahwa:

Berdasarkan Pemberitaan yang ada di media pekanbaru Pekanbaru, yaitu media *Antarariau.com* mengatakan bahwa sejumlah warga mengeluhkan pengawasan pemerintah daerah terhadap larangan truk atau mobil bertonase besar masuk ke dalam Kota Pekanbaru, Provinsi Riau, masih lemah sehingga mengakibatkan kemacetan dan kerusakan jalan. Seperti pantauan di Jalan HR Soebrantas, Pekanbaru, Kamis, truk dengan tonase di atas 10 ton bebas melintas dengan masuk dan keluar dari Jalan HM Yamin atau persimpangan disebut Tabek Gadang, Panam.

"Makin tak jelas peruntukan jalan ini sekarang. Truk dengan tonase lebih dari 25 ton, bebas saja melintas baik di pagi atau siang hari," kata warga kawasan Panam", (Sumber : Wawancara *Antarariau.com* dengan Syafri, yang merupakan warga di jalan HM. Yamin Pekanbaru)

Padahal, menurutnya, dinas perhubungan setempat sejak beberapa tahun terakhir telah membuat aturan Jalan HR Soebrantas boleh dilintasi truk setelah pukul 21.00 WIB hingga jam 05.00 WIB. Selain waktu tersebut, katanya, maka dilarang truk bertonase besar dilarang masuk ke dalam kota melalui Jalan HR Soebrantas karena padatnya arus lalu lintas. Wagiman, warga lain mengatakan, pemerintah kota sudah mengarahkan jalur yang bisa dilalui truk yakni di Jalan Garuda Sakti tembus ke Jalan Kubang Raya atau sebaliknya.

Berdasarkan pemberitaan yang ada di salah satu media berita online di Pekanbaru, yaitu *Antarariau.com* yang mana isi dari beritanya memuat pernyataan salah satu Pelaksana tugas Wali Kota Pekanbaru, dimana di dalam artikel berita tersebut Edward Sanger telah meminta kepada instansi terkait untuk membatasi tonase kendaraan tidak hanya di jalan tersebut. Ia mengaku, kualitas jalan secara

umum di wilayah kota seperti di Jalan HR Subrantas sangat sempit dengan kemampuan jumlah beban bruto cuma 10 ton atau ideal hanya dilalui delapan ton. Edward mengatakan, jika tidak ada pengaturan atau pembatasan jumlah tonase muatan kendaraan angkutan, maka seberapa besar uang digelontorkan demi pembangunan jalan menjadi sia-sia.

Selain informasi yang penulis dapat dari media di atas, penulis juga mendapatkan informasi dari media lain tentang kinerja internal dari Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru, berita yang di muat oleh media ini lebih focus kepada kritik terhadap kepemimpinan yang ada di dalam Dinas Perhubungan tersebut, dan informasi yang penulis dapatkan dari media tersebut adalah:

Pekanbaru, *Datariau.Com* : Anggota DPRD Kota Pekanbaru mulai risih dengan kinerja Kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Aripih Harahap. Sebab, berbagai persoalan yang berlarut-larut tidak kunjung selesai, persoalan yang berlarut-larut tidak terselesaikan itu seperti masalah terminal bayangan, parkir yang semrawut, parkir illegal semakin marak, pungutan parkir diluar aturan, masalah transmetro yang tak kunjung mampu melayani masyarakat dengan baik, karena jumlah bus transmetro sebelumnya banyak namun kini tinggal beberapa yang bisa melayani masyarakat, dan waktu tunggunya lama, ditambah lagi belum lama ini dua pengemudi bus Transmetro Pekanbaru terjaring razia simpatik kepolisian karena sembarangan parkir hingga memakan badan jalan dan membuat macet di jalan Jendral Sudirman, tepatnya halte depan Ramayana, peristiwa ini sangat membuat malu. (*Sumber : Datariau.com*)

Berita yang penulis dapatkan di atas bersumber dari media berta online yaitu DataRiau.Com (*Portal Berita Sesuai Fakta*) yang memuat berita di atas pada tanggal Senin 06 Maret 2017.

Larangan truk bertonase berat melintas didalam kota Pekanbaru tidak hanya difokuskan terhadap truk bertonase berat yang dari luar kota menuju dalam kota Pekanbaru. Melainkan truk yang berasal dari dalam kota sendiri juga

ditetapkan larangan melintas sesuai dengan aturan lalu lintas ataupun rambu-rambu yang telah ditetapkan dan dipasang.

Meningkatnya truk bertonase besar banyak memberikan dampak terhadap keselamatan dan kenyamanan dalam berlalu lintas. Bagian yang menyinggung keselamatan adalah seperti banyak timbulnya kecelakaan serta kenyamanan dalam berlalu lintas seperti kerap terjadinya kemacetan di jalan raya. Hal ini terjadi karena kurangnya tindakan dari pihak terkait dalam melakukan penertiban serta rendahnya kesadaran pengemudi untuk mematuhi peraturan menjadi faktor pendukung permasalahan.

Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap aturan yang berlaku ataupun pura-pura tidak tahu akan ketentuan peruntukan jalan. Penertiban merupakan salah satu bentuk tindakan yang dilakukan sebagai pengatur dalam suatu hal agar sesuai dengan yang diharapkan serta menciptakan suatu keadaan yang tertib. Dalam penertiban tidak hanya manusia saja yang menjadi objek penertiban tetapi infrastruktur seperti tersedianya rambu larangan yang dapat mendukung terlaksananya penertiban, serta personilpersonil yang menangani penertiban tersebut agar berjalan sesuai dengan yang diharapkan.

Di dalam menjalankan tugas nya, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki Tugas dan Fungsi sebagai acuan dalam menjalankan tugas-tugas yang diberikan, berdasarkan data yang penulis dapatkan dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, adapun Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah sebagai berikut:

Tugas Pokok Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah melaksanakan sebagaimana urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan. Dan untuk menjalankan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai Fungsi sebagai berikut:

- a. Perumusan Kebijakan teknis di bidang perhubungan.
- b. Penyelenggaraan sebagai urusan pemerintah dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional.
- d. Pelaksanaan pelayanan teknis administrasi Dinas;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang di berikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya. (*Sumber : Renstra Dishub Kota Pekanbaru 2018*)

Adapun bidang yang lebih berwenang dalam menjalankan perintah yang diberikan oleh kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, yang di tangani oleh Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan. Dan dapun tugas dan fungsi dari Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan adalah sebagai berikut:

1. Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan mempunyai tugas membantu kepada bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
2. Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan dalam melaksanakan tugas sebagai mana di maksud pada ayat (1) menyelenggarakan fungsi nya sebagai berikut:
  - a. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan dan peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyediakan bahan dan peralatan kerja tersebut di tempat kerja yang mudah di ambil atau mudah di gunakan.
  - b. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan di laksanakan pada hari-hari mendatang.
  - c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang di capai dan kegiatan yang di laksanakan telah sesuai rencana kerja dengan cara membuat tolak ukur keberhasilan tugas.
  - d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepada bidang dalam penyusunan kebijakan,

- program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis, dan laporan di bidang tugasnya.
- e. Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai dengan kewenangan.
  - f. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran di Bidang LLAJ.
  - g. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian operasional terhadap pengguna jalan selain untuk kepentingan lalu lintas dalam kota.
  - h. Pelaksanaan pengawasan pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya.
  - i. Pelaksanaan pengawasan dan penertiban, pengendalian dan pengamanan lalu lintas di ruas-ruas persimpangan jalan dan pos-pos pengawasan pengendalian dalam kota.
  - j. Pelaksanaan pengawasan dan penertiban, pengendalian dan pengamanan lalu lintas pada kawasan tertib lalu lintas.
  - k. Pengelolaan dan pelaksanaan penderekan kendaraan bermotor.
  - l. Pelaksanaan pemanduan kendaraan.
  - m. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
  - n. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksinya.
  - o. Pelaksanaan tugas yang di berikan pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya. (*Sumber: Resntra Dishub Kota Pekanbaru 2018*)

Proses pelaksanaan tugas yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah berjalan sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing bidang dan seksi yang ada di dalam organisasinya. Sesuai dengan perauran bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki tupoksi dalam melakukan penertiban terhadap mobil bertonase besar yang melakukan pelanggaran lalu lintas, tetapi di dalam pelaksanaannya di lapangan, bahwa Dinas Perhubungan melakukan kerja sama atau koordinasi dengan pihak lain yaitu Satlantas Kota Pekanbaru, karena yang berhak menilang adalah Satlantas, jadi peran Dishub dalam penertiban ini adalah melakukan pengecekan muatan pada mobil, dan seslalu di damping oleh satlantas jika mobil bertonase besar perlu melakukan penilangan. Tetapi sebelum dilakukannya penilangan maka peran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melakukan peringatan dan memberikan sosialisasi kepada pengemudi mobil yang melakukan pelanggaran tersebut agar mereka tidak mengulangi tindakan yang

melanggaran aturan, Karena dapat mengganggu kenyamanan pengendara lainnya, dan adapun beberapa pelanggaran lalu lintas yang berhasil di catat oleh pihak Dinas Perhubungan adalah berikut ini:

**Tabel I.2 : Data terkait dengan Daftar Pelanggaran Lalu Lintas Jalan yang berhasil di data oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Pada Tahun 2016.**

No	Jenis Pelanggaran	Mobil Penumpang				Mobil Barang	
		Oplet	M.Bus	Bus	Taxi	Pick Up	Truck
1	Parkir dan Rambu-Rambu	-	-	-	-	-	-
2	Persyaratan Teknis / Laik Jalan	-	-	-	-	4	2
3	Tidak Memiliki Bukti Lulus Uji	56	66	4	5	45	14
4	Izin Usaha Angkutan	-	-	-	-	2	1
5	Izin Operasi	-	-	-	-	-	44
6	Kaca Filem	-	-	-	-	-	-
7	Dispensasi Kelas Jalan.	-	-	-	-	-	-
8	Speaker	-	-	-	-	-	-
9	Izin Trayek	19	18	4	1	6	54
10	Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Luar Terminal.	-	13	-	-	-	-
11	Argo	-	-	-	-	-	-
12	Penyimpangan Izin pariwisata	-	-	-	-	-	-
13	Penyimpangan Izin Operasi	-	-	1	-	1	-
14	Penyimpangan Izin Trayek	-	1	2	-	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>75</b>	<b>98</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>58</b>	<b>135</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

**Tabel I.3 : Data terkait dengan Daftar Pelanggaran Lalu Lintas Jalan yang berhasil di data oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Pada Tahun 2017.**

No	Jenis Pelanggaran	Mobil Penumpang				Mobil Barang	
		Oplet	M.Bus	Bus	Taxi	Pick Up	Truck
1	Parkir dan Rambu-Rambu	-	-	-	-	-	3
2	Persyaratan Teknis / Laik Jalan	-	-	-	-	4	2
3	Tidak Memiliki Bukti Lulus Uji	43	48	5	1	220	37
4	Izin Usaha Angkutan	-	-	-	-	-	-
5	Izin Operasi	-	-	-	-	-	-
6	Kaca Filem	-	-	-	-	-	-
7	Dispensasi Kelas Jalan.	-	-	-	-	-	-
8	Speaker	-	-	-	-	-	-
9	Izin Trayek	2	-	2	5	-	355
10	Menaikkan dan Menurunkan Penumpang di Luar Terminal.	-	-	-	-	-	-
11	Argo	-	-	-	-	-	-
12	Penyimpangan Izin pariwisata	-	-	-	-	-	-
13	Penyimpangan Izin Operasi	-	-	-	-	-	-
14	Penyimpangan Izin Trayek	-	-	1	-	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>45</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>224</b>	<b>397</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

Berdasarkan data pada tabel di atas, penulis dapat menjelaskan bahwa jumlah pelanggar lalu lintas dengan jenis kendaraan truck cukup besar, dimana pada tahun 2016 jumlah mobil bertonase besar yang melanggar jam yang telah di

tentukan untuk memasuki kawasan kota ada sebanyak 135 Unit kendaraan mobil dengan jenis truck, sementara pada tahun 2017 jumlah unit kendaraan yang melakukan pelanggaran ada sebanyak 397 unit kendaraan, dengan demikian penulis melihat adanya peningkatan pelanggaran yang terjadi di dalam pelaksanaannya, dan ini menjadi salah satu alasan yang bagi penulis untuk melakukan penelitian yang berkaitan dengan mobil dengan tonase besar yang melakukan pelanggaran lalu lintas.

Di balik jumlah kendaraan yang berhasil dilakukan penindakan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, beberapa upaya-upaya juga telah dilaksanakan guna menjalankan fungsi Dinas Perhubungan di dalam mengawasi lalu lintas jalan yang ada di kota Pekanbaru, adapun upaya-upaya tersebut adalah dengan cara melakukan penjagaan di tiap-tiap simpang yang dianggap rawan tindakan pelanggaran Lalu Lintas. Adapun lokasi-lokasi yang dijadikan titik simpul oleh Dinas Perhubungan adalah berikut ini:

1. Garuda Sakti.
2. Pasar Pagi Arengka
  - a. Derek
  - b. Regu
  - c. TL. Simp 4 Auri
3. U-Turn Tambusai
4. Ramayana
5. Camat Sukajadi
6. Hangtuah – Kinibalu
7. SD Teladan
8. TL Hangtuah – Sutomo
9. SD 51
10. SMP 14
11. SSQ – Hangtuah
12. TL Sisinga Mangaraja – SSQ
13. SMP 1
14. SMP 5
15. SMA 1

16. TL Sisinga Mangaraja – Sutomo
17. SMP 4
18. SMP 10
19. Pintu Masuk Kalam Kudus
20. Simp Lokomotif – Kalam Kudus
21. U-Turn Star City
22. U-Turn Awal Bros
23. U-Turn Fly Over Imam Munandar
24. Kehutanan – Samping Walikota.

Berdasarkan data yang penulis dapatkan di atas yang mana bersumber dari Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, penulis dapat menjelaskan bahwa penentuan lokasi penjagaan dan pengawasan yang akan dilakukan oleh personil Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah di tentukan dan di atur oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Pemerintah kota Pekanbaru menetapkan peraturan dimana truk bertonase tidak dibenarkan masuk kedalam kota. Adapun klasifikasi truk yang dilarang melintas masuk kedalam kota adalah truk memiliki tonase melebihi 8 ton. Penetapan angka tonase tersebut berdasarkan ketentuan kelas jalan. Dimana kelas jalan dalam kota Pekanbaru merupakan kelas jalan nomor II yang hanya mampu dilewati oleh truk bertonase 8 (delapan) Ton. Sebagaimana juga ditentukan dalam Pasal 19 Ayat 2 Undang-Undang Nomor. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun isi dari Undang-Undang tersebut adalah sebagai berikut:

- 1) Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton;
  - b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak

- melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton;
- c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan
  - d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton.
- 2) Dalam keadaan tertentu daya dukung jalan kelas III sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 (delapan) ton.
  - 3) Kelas jalan berdasarkan spesifikasi penyediaan prasarana jalan diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Jalan.
  - 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai jalan kelas khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d diatur dengan peraturan pemerintah.

Ketika suatu peraturan telah ditetapkan maka sebaiknya harus diikuti dengan tindakan. Dinas perhubungan, komunikasi, dan Informatika sebagai implementer kebijakan lalu lintas dan angkutan jalan raya dan dibantu oleh Satuan Polisi Lalu Lintas memiliki tanggungjawab dalam menjalankan tugas dan tertib berlalu lintas di Kota Pekanbaru.

Berdasarkan penjelasan yang penulis paparkan di atas, maka penulis menemukan beberapa fenomena yang terkait dengan penelitian yang membahas tentang pengawasan mobil bertonase besar di Kota Pekanbaru. Berdasarkan permasalahan di atas yang telah penulis paparkan, dan di tambah dengan data pendukung yang penulis dapatkan dari media-media berita online di daerah Kota Pekanbaru, maka penulis menemukan fenomena-fenomena yang menjadi dasar bagi penulis untuk melakukan penelitian ini, dan fenomena tersebut adalah:

1. Berdasarkan hasil pengamatan penulis dilapangan, menulis menemukan fakta bahwa kendaraan dengan tonasi besar masih bebas masuk ke daerah kawasan perkotaan yang mana telah di larang sesuai dengan peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru tepatnya pasal 199 sampai dengan pasal 201. Yang mana bunyi nya adalah sebagai berikut:

“Bagi kendaraan angkutan barang dengan MST (Muatan Sumbu Terberat) lebih dari 3000 Kg yang dapat mengganggu kelancaran lalulintas, mengakibatkan penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengakibatkan kerusakan jalan harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru” (Pasal 200)

“Mobil Berat dan / atau kendaraan bermotor yang mengangkut alat-alat berat dengan volume ukuran dan dimensi yang diperkirakan dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas atau kerusakan jalan yang akan dilalui harus mendapatkan izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru” (Pasal 201)

2. Penulis menduga bahwa pengawasan yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru masih sangat lemah dan terindikasi tidak serius dalam menangani permasalahan mengenai mobil bertonasi besar yang masuk ke kawasan perkotaan. Hal ini di buktikan dari data yang penulis dapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang telah penulis sajikan pada halaman 18 di lembar Usulan Penelitian ini.
3. Dampak yang dihasilkan dari bebasnya mobil bertonasi besar memasuki kawasan perkotaan diantaranya adalah terjadinya kemacetan dan juga kecelakaan, hal ini sering terjadi khususnya di jalan HR.Soebrantas Panam Kota Pekanbaru.

Berhubungan dengan permasalahan di atas dan juga di dukung dengan fakta-fakta dilapangan yang menggambarkan bahwa masih kurangnya

pengawasan yang dilakukan pemerintah Kota Pekanbaru dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru terkait kendaraan mobil ber tonase besar yang bebas masuk ke dalam kawasan Kota Pekanbaru khususnya jalan HR.Soebrantas Panam Pekanbaru. Oleh karena itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul penelitian adalah : **“Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru”**

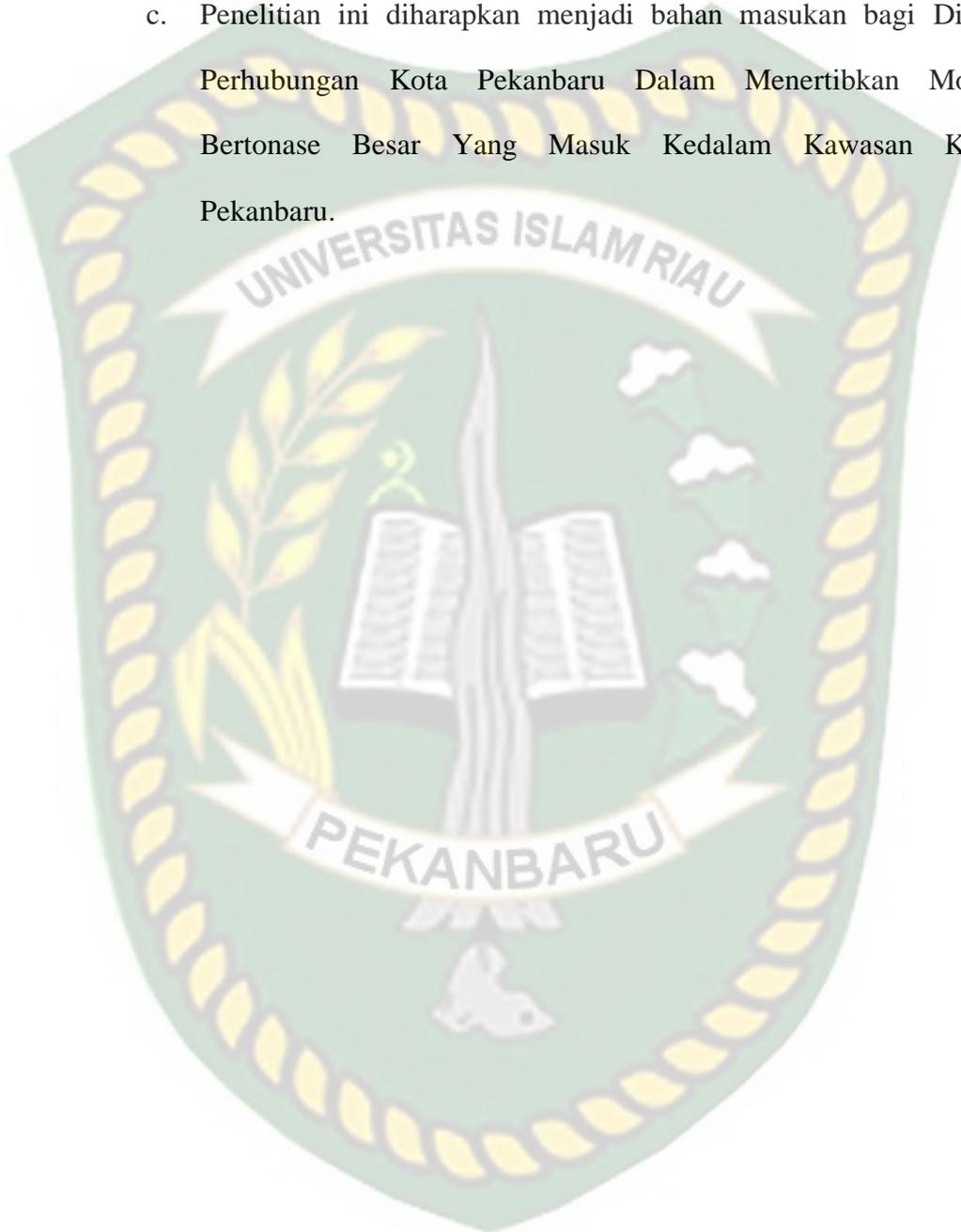
## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan yang ada di atas dan juga di dasari pada penjelasan penulis, maka penulis merumuskan permasalahan sebagai berikut: *“Bagaimanakah Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru”?*

## **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

1. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:
  - a. Untuk mengetahui sampai mana pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.
  - b. Untuk mengetahui apa saja faktor-faktor penghambat yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Dalam Melakukan Penertiban Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kekawasan Kota Pekanbaru.
2. Adapun Kegunaan Penelitian ini adalah sebagai berikut:
  - a. Penelitian ini diharapkan dapat memacu perkembangan ilmu Pemerintahan, minimal dapat memperkaya inventaris hasil-hasil penelitian di bidang Ilmu Pemerintahan.

- b. Penelitian ini diharapkan menjadi bahan informasi dan data sekunder bagi kalangan akademis yang ingin meneliti hal di bidang yang sama.
- c. Penelitian ini diharapkan menjadi bahan masukan bagi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.



## **BAB II**

### **STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PEMIKIRAN**

#### **A. Studi Kepustakaan**

Untuk memperjelas konsep pada penelitian ini, maka berikut ini di kemukakan beberapa konsep teoritis yang di anggap ada relevansinya dengan permasalahan berkaitan dengan variabel yang diteliti untuk membantu memecahkan permasalahan. Penulis merangkaikan beberapa pendapat ahli sesuai dengan tujuan penelitian. Teori-teori yang digunakan merupakan rangkaian penelitian yang akan disandingkan pada permasalahan untuk memperoleh hasil yang baik, di antaranya:

##### **1. Konsep Pemerintahan**

###### **a. Pengertian Ilmu Pemerintahan**

Dalam penyelenggaraan pemerintahan, pelayanan publik dan pemabangunan nasional, pemberdayaan dan peranan pemerintah sangat penting. Oleh karena itu pemerintahan haruslah secara optimal dan efektif dalam melaksanakan tugas dan fungsinya yang telah di atur peraturan perundang-undangan.

Pemerintah memerlukan birokrasi sebagai lembaga yang bertugas melayani kepentingan masyarakat dan sekaligus menjalankan kebijaksanaan pemerintah. Birokrasi adalah keseluruhan organiasasi pemerintah yang menjalankan tugas-tugas Negara dalam berbagai unit organisasi dibawah departemen dan lembaga non departemen baik dipusat maupun didaerah seperti tingkat provonsi, kabupaten, kecamatan, maupun desa dan kelurahan.

Menurut Sedarmayanti (2004;9) pemerintah yang baik dapat dikatakan sebagaimana pemerintah yang dihormati kedudukan rakyat, yang memilih tugas pokok yang mencakup :

1. Meliputi segenap bangsa indonesia dan melindungi seluruh tumpah darah indonesia
2. Memajukan kesejahteraan umum
3. Mencerdaskan kesejahteraan umum
4. Melaksanakan ketertiban dunia, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Terselenggaranya *good governance* merupakan prasyarat bagi setiap pemerintah untuk mewujudkan aspirasi masyarakat dan mencapai tujuan serta cita-cita dalam bernegara. Dalam rangka itu diperlukan pengembangan dan penerapan sistem pertanggungjawaban yang tepat dan jelas, sehingga penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan dapat berlangsung secara berdayaguna, berhasil, guna, dan bertanggung jawab, serta bebas korupsi, kolusi, dan nepotisme, Serdamayanti (2004; 195)

Menurut Ndraha (2003;6) pemerintahan adalah organ yang berwenang memproses pelayanan publik dan berkewajiban memproses pelayanan sipil bagi setiap yang melakukan hubungan pemerintahan, sehingga setiap warga masyarakat yang bersangkutan menerimanya pada saat diperlukan sesuai dengan tuntutan yang diperintah antara lembaga serta yang memerintah dengan yang diperintah.

Menurut Ndraha (2003;6), pemerintahan adalah ilmu yang mempelajari bagaimana pemerintah (unit kerja) bekerja memenuhi dan melindungi tuntutan

(harapan, kebutuhan) yang diperintah akan jasa publik dan layanan sipil dalam hubungan pemerintahan.

Menurut Syafie (2005;20) ilmu pemerintahan adalah ilmu yang pemerintahan bagaimana melaksanakan melaksanakan koordinasi dan kemampuan memimpin bidang legislatif, eksekutif dan yudikatif dalam hubungan pusat dan daerah.

Penyelenggaraan pemerintha maupun pembangunan menghendaki terlaksananya berbagai kebijakan dan program oleh seluruh badan pemerintah. Berbagai pelaksanaan program dan pencapaian sasaran pembangunan yang ada merupakan kegiatan yang bersifat antara sektor dan antar lembaga.

Penyelenggaraan pemerintahan yang bertujuan bagi pelaksanaan pembangunan dan pemerintahan diharapkan dapat terlaksana dengan kualitas dan kemampuan dari penyelenggaraan tersebut, selain pelaksanaan tugas pemerintahan umum yang telah ada maka pemerintahannya yang merupakan sebagaimana pendukung dari tugas pemerintahan umum yang ada, (Musaneff,1982;5).

Pada era otonomi daerah saat ini merupakan momentum yang sangat baik untuk suatu pembaharuan struktur birokrasi publik yang lebih desentralisasi dan tidak dilengkapi oleh banyaknya aturan organisasi dan prosedur yang berdefinisi dengan jelas (formalitas rendah) yang memungkinkan para birokrat pelaksanaan mendapat keleluasaan untuk melakukan diskripsi yang adaktif dengan perubahan yang ada.

Dengan demikian juga halnya dengan pelayanan publik yang dibutuhkan masyarakat oleh pemerintah kecamatan. Kebijakan yang baik adalah kebijakan yang membawa kita kearah tujuan yang diinginkan. Para birokrat sebagaimana administrator haruslah mempunyai moral dalam penyelenggaraan kegiatan administrasinya. Karena kegiatan ini dituntut untuk menegakkan kebenaran dan

kebaikan, untuk mewujudkannya maka diperlukan sumber daya manusia dan para administrator itu sendiri.

Organisasi merupakan elemen yang amat diperlukan di dalam kehidupan manusia (apalagi dalam kehidupan modern). Organisasi membantu kita melaksanakan hal-hal atau kegiatan-kegiatan yang tidak dapat dilaksanakan dengan baik sebagai individu. Di samping itu, dapat dikatakan lagi bahwa organisasi membantu masyarakat, membantu kelangsungan pengetahuan dan ilmu. Organisasi yang efektif dapat memberikan kontribusi dari kinerja organisasi pemerintah, demikian juga dengan penerapan pelayanan publik. Kemampuan organisasi dalam menerapkan sebuah peraturan baru dipengaruhi tiga hal pokok yaitu : struktur organisasi, personel dan finansial.

Meskipun suatu kebijakan sudah dirumuskan dengan jelas dan memungkinkan untuk diimplementasikan dengan mudah akan tetapi masih berpeluang untuk gagal oleh kelemahan struktur organisasi dan kelembagaan sistem. Struktur yang ketat dan terpusat akan mendukung kepatuhan. Jika sama dalam kondisi sama baik itu struktur dan sebagaimana keberhasilan implementasi nampak akan sangat tergantung pada karakter dari tujuan kebijakan itu sendiri, jumlah staf yang memadai, gaji dan mempunyai motivasi tingkat akan mempermudah proses konversi pesan kebijakan menjadi realitas.

Sementara itu menurut Rasyid adapun fungsi pemerintahan adalah fungsi pengaturan, pelayanan, pemberdayaan, dan pembangunan. Pelaksanaan fungsi pengaturan, yang lazim dikenal sebagai fungsi regulasi dengan segala bentuknya, maksudnya sebagai usaha untuk menciptakan kondisi yang tepat sehingga menjadi kondusif bagi berlangsungnya berbagai aktivitas, selain terciptanya tatanan sosial

yang baik diberbagai kehidupan masyarakat. Fungsi pelayanan akan membuahkan keadilan dalam masyarakat. Pemberdayaan akan mendorong kemandirian masyarakat dan pembangunan akan menciptakan kemakmuran dalam masyarakat.

Secara umum tugas pokok pemerintahan menurut Rasyid (2002:14) antara lain adalah sebagai berikut :

- a. Menjamin keamanan Negara dari segala kemungkinan serangan dari luar dan menjaga agar tidak menjadi pemberontakan didalam yang dapat menggulingkan yang sah melalui cara-cara kekerasan;
- b. Memelihara ketertiban dengan mencegah terjadinya keributan diantara warga masyarakat, menjamin agar perubahan aparatur yang terjadi didalam masyarakat dapat berlangsung secara damai;
- c. Peraturan yang adil kepada setiap warga masyarakat tanpa membedakan status apapun yang melatarbelakangi keadaan mereka;
- d. Melakukan pelayanan umum untuk memberikan pelayanan dalam bidang-bidang yang tidak mungkin dikerjakan oleh lembaga non pemerintahan;
- e. Melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesejahteraan social;
- f. Menerapkan kebijakan ekonomi dan menguntungkan masyarakat luas;
- g. Menerapkan kebijakan untuk pemeliharaan sumber daya alam dan lingkungan hidup.

Menurut Soewarjono dan Djohan dalam Labolo (2011:37) menyatakan bahwa salah satu fungsi utama dari pemerintah yaitu membuat kebijakan publik. Argumentasi terpenting dalam hal ini adalah bahwa semua warga Negara akan bersentuhan kebijakan public yang dikeluarkan oleh pemerintah karena yang diatur oleh kebijakan publik tentunya yang menyangkut kepentingan umum. Dengan demikian, dalam pemenuhan atau pelayanan kebutuhan hidup masyarakat, pemerintah memiliki peran yang penting dan menentukan. Eksistensi pelayanan pemerintah terhadap masyarakat merupakan suatu kebutuhan dan keharusan karena rakyat adalah pemegang saham (sumber-sumber) Negara, dimana posisi rakyat adalah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi atau kedaulatan atas Negara.

Dengan demikian dalam pengertian sederhana dapat ditandakan kembali bahwa pemerintahan sesungguhnya merupakan upaya mengelola kehidupan bersama secara baik dan benar guna mencapai tujuan yang disepakati/diinginkan bersama. Pemerintahan dapat ditinjau dari sejumlah aspek penting seperti kegiatan (dinamika), struktur fungsional, maupun tugas dan kewenangannya. Kegiatan pemerintahan berkaitan dengan segala aktivitas yang terorganisasi, bersumber pada kedaulatan dan berlandaskan pada dasar Negara, mengenai rakyat dan Negara serta demi tujuan Negara. Struktur fungsional menyangkut pemerintahan sebagai seperangkat fungsi Negara yang satu sama lain saling berhubungan secara fungsional dan melaksanakan fungsinya atas dasar tertentu demi tujuan Negara. Sementara itu, tugas dan kewenangannya berhubungan dengan keseluruhan tugas dan kewenangan Negara yang dilakukan oleh pemerintah.

#### **b. Pengertian Sistem Pemerintahan**

Sistem Pemerintahan, menurut Kusnardi dan Harmally Ibrahim dalam Arsil (2017:13) dapat dibagi menurut pembagian kekuasaannya ke dalam garis yang bersifat horizontal dan vertical. Secara horizontal, bagan organisasi Negara itu dapat dibagi ke dalam fungsi-fungsi yang didasarkan atas perbedaan sifat pekerjaan atau tugasnya, sehingga menghajatkam bentuk organisasi secara vertical melahirkan garis hubungan antara pusat dan daerah ataupun Negara bagian yang menggunakan asas desentralisasi dan dekonsentrasi.

Jimly Asshiddique dalam Arsil (2017:13) memberikan batasan rinci tentang sistem pemerintahan, dengan menyatakan istilah sistem pemerintahan biasanya dibicarakan dalam hubungannya dengan bentuk dan struktur organisasi Negara dengan penekanan pembahasan mengenai fungsi-fungsi badan eksekutif

dalam hubungannya dengan badan legislatif. Secara lebih tegas, Asshiddiqie menyebutkan bahwa sistem pemerintahan berkaitan dengan *regeringsdaad*, yaitu penyelenggaraan pemerintahan oleh eksekutif dalam hubungannya dengan fungsi legislative. Pendapat Asshiddiqie ini senada dengan Jose Antonio Cheibub yang menyebutkan bahwa sistem pemerintahan secara konseptual dibedakan dari bentuk hubungan antara parlemen dengan presiden.

### 1) Sistem Pemerintahan Parlementer

Di dalam *classifying forms Of Democvatic Governmen* yang dikutip oleh Arsil (2017:18) sistem parlementer merupakan sistem pemerinthan yang paling luas diterapkan diseluruh dunia. Sedangkan menurut Miriam Budiarjo dalam Arsil (2017:19) menyatakan bahwa dalam sistem pemerintahan parlementer badan eksekutif dan badan legislative bergantung satu sama lain.

Katakteristik ketergantungan (*mutual dependence*) antara eksekutif dan legislative ini memang merupakan prinsip utama sistem parlementer. Secara lebih rinci Jimly Asshiddiqie dalam Arsil (2017:20) menyebutkan cirri-ciri sistem pemerintahan, yaitu sebagai berikut:

- a) Terdapat hubungan yang erat antara eksekutif dan legislative.
- b) Eksekutif yang dipimpin oleh perdana menteri, dibentuk oleh parlemen dari partai politik yang menduduki kursi mayoritas di parlemen.
- c) Kepala Negara hanya berfungsi atau berkedudukan sebagai kepala Negara saja.

- d) Adanya pertanggungjawaban cabinet kepada parlemen yang mengakibatkan parlemen dapat membubarkan atau menjatuhkan “mosi tidan percaya” kepada kabinet.

## 2) Sistem Pemerintahan Presidensial

Menurut Arsil (2017:23) Sistem Pemerintahan Presidensial merupakan sistem yang memisahkan kekuasaan eksekutif dengan kekuasaan legislatif sehingga sistem ini dikenal pula dengan nama sistem pemisahan kekuasaan.

Para ahli merumuskan lebih jauh cirri-ciri yang terdapat dalam sistem pemerintahan presidensial. Menurut Jimly Asshiddiqie memberikan cirri-ciri yang lebih detail tentang sistem pemerintahan presidensial, yaitu:

- a. Masa jabatan Presiden tertentu. Biasanya periode masa jabatan dibatasi dengan tegas.
- b. Presiden dan Wakil presiden tidak bertanggung jawab kepada parlemen melainkan langsung bertanggung jawab kepada rakyat.
- c. Presiden dan Wapres dipilih oleh rakyat secara langsung ataupun melalui mekanisme perantara tertentu yang tidak bersifat perwakilan permanen.
- d. Presiden tidak tunduk kepada parlemen, parlemen tidak dapat membubarkan parlemen, dan sebaliknya parlemen tidak dapat menjatuhkan Presiden dan membubarkan cabinet.
- e. Tidak dikenal pembedaan kepala pemerintahan dan kepala Negara.
- f. Tanggung jawab pemerintahan berada pada Presiden oleh karena itu, Presidenlah pada prinsipnya yang berwenang membentuk

pemerintahan, meyakini kabinet, mengangkat dan memberhentikan para menteri.

## **2. Konsep Organisasi Pemerintahan**

Menurut Chester I Barnard (dalam Syafi'ie 2011 : 11) Organisasi adalah sebagai sebuah sistem tentang aktifitas kerjasama dua orang atau lebih dari suatu yang tidak terwujud dan tidak pandang bulu, yang sebagian besar tentang persoalan silaturahmi.

Pemerintah bisa kita artikan sebagai orang atau sekelompok orang yang memiliki kekuasaan untuk memerintah, atau lebih sederhana lagi diartikan sebagai orang atau sekelompok orang yang memberikan perintah. Namun secara keilmuan, Pemerintah diartikan dalam beberapa definisi, antara lain ada yang mendefinisikan sebagai lembaga atau badan public yang mempunyai fungsi dan tujuan Negara, ada pula yang mendefinisikan sebagai sekumpulan orang-orang yang mengelola kewenangan-kewenangan, melaksanakan kepemimpinan dan koordinasi pemerintahan serta pembangunan masyarakat dari lembaga-lembaga dimana mereka ditempatkan.

Dalam ilmu pemerintahan dikenal adanya dua definisi pemerintah yakni dalam arti sempit dan arti luas, dalam arti luas pemerintah didefinisikan sebagai suatu bentuk organisasi yang bekerja dengan tugas menjalankan suatu sistem pemerintahan, sedangkan dalam arti sempit didefinisikan sebagai Suatu badan persekumpulan yang memiliki kebijakan tersendiri untuk mengelola, memanager, serta mengatur jalannya suatu sistem pemerintahan. Pemerintah adalah lembaga

atau badan-badan publik dalam menjalankan fungsinya untuk mencapai tujuan Negara. Pemerintahan dalam arti luas adalah segala kegiatan badan-badan publik yang meliputi kegiatan legislatif, eksekutif dan yudikatif dalam usaha mencapai tujuan negara. Pemerintahan dalam arti sempit adalah segala kegiatan badan-badan publik yang hanya meliputi kekuasaan eksekutif.

Sedangkan menurut Luther Gulick (dalam Syafi'ie 2011 : 12) organisasi adalah sebagai suatu alat saling hubungan satuan-satuan kerja yang memberikan mereka kepada orang-orang yang di tempatkan dalam struktur kewenangan , jadi dengan demikian pekerjaan dapat dikoordinasikan oleh perintah dari para atasan kepada para bawahan yang menjangkau dari puncak sampai ke dasar dari seluruh badan usaha.

Menurut Siagian dalam Umam (2012:19) mengemukakan organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antardua orang atau lebih yang bekerja sama serta secara formal terkait dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan, dalam ikatan mana terdapat seorang/beberapa orang yang disebut bawahan.

Menurut Atmosudirjo dalam Umam (2012:19) menuturkan organisasi adalah struktur tata pembagian kerja dan struktur tata hubungan kerja antara sekelompok orang-orang pemegang posisi yang bekerja sama secara tertentu untuk bersama-sama mencapai suatu tujuan tertentu.

Menurut Robbins S.P dalam Umam (2012:18) mengatakan bahwa organisasi adalah sistem yang at a pola aktivitas kerja sama yang dilakukan secara teratur dan berulang-ulang oleh sekelompok orang untuk mencapai suatu tujuan.

Sedangkan menurut Dimock dalam Umam (2012:18) organisasi adalah perpaduan secara sistematis dari bagian-bagian yang saling ketergantungan atau berkaitan untuk membentuk suatu kesatuan yang bulat melalui kewenangan, koordinasi, dan pengawasan dalam usaha mencapai tujuan yang telah ditentukan.

### **3. Konsep Evaluasi Kebijakan**

Evaluasi merupakan suatu pemeriksaan terhadap pelaksanaan suatu program yang telah dilakukan dan akan digunakan untuk meramalkan, memerhitungkan dan mengendalikan pelaksanaan program kedepannya agar jauh lebih baik. Evaluasi lebih bersifat melihat kedepan dari pada melihat kesalahan-kesalahan dimasa lalu, dan ditunjukkan pada upaya peningkatan kesempatan demi keberhasilan program. Dengan demikian misi dari evaluasi itu adalah perbaikan atau penyempurnaan dimasa mendatang atas suatu program.

Secara teoritis, penilaian kinerja implementasi suatu kebijakan atau program dapat dilakukan atas dasar waktu pelaksanaannya. Pertama adalah evaluasi *ex-ante*. Evaluasi jenis ini dimaksudkan untuk mengetahui layak tidaknya suatu kebijakan atau program untuk diimplementasikan. Dari segi waktu pelaksanaan, evaluasi ini dilakukan sebelum kebijakan atau program diimplementasikan. Kedua adalah evaluasi yang disebut sebagian *going process evaluation* atau yang juga terkenal dengan nama *monitoring*. Evaluasi jenis ini dilakukan pada waktu kebijakan atau program sedang berjalan. Tujuan evaluasi ini adalah untuk memastikan apakah keluaran kebijakan sampai kepada kelompok sasaran dengan tepat berbagai indikator tepat, seperti: tepat pada waktu pelaksanaan seperti yang dijadwalkan, tepat sasaran seperti yang digariskan dalam

dokumen kebijakan, tepat jumlah atau volume output yang harus diterima kelompok sasaran, dan sebagainya. Ketiga adalah *ex-post evaluation*, yaitu kegiatan evaluasi untuk menilai apakah suatu kebijakan atau program mampu mewujudkan tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi jenis ini dilakukan setelah suatu kebijakan atau program selesai diimplementasikan. Fokus utama evaluasi ini adalah untuk mengetahui apakah sudah ada perubahan kondisi kelompok sasaran antara sebelum dan sesudah kebijakan atau program diimplementasikan. (Purwanto, 2015:113),

Menurut kamus besar bahasa Indonesia, evaluasi adalah suatu penilaian dimana penilaian itu di tunjukkan pada orang yang lebih tinggi atau lebih tahu kepada yang lebih rendah, baik itu dari jabatan strukturnya atau orang yang lebih rendah keahliannya. Evaluasi adalah suatu proses penilaian positif dan negative atau juga gabungan dari keduanya.

Menurut Nurcholis (2005:169) evaluasi merupakan suatu proses yang mendasar diri pada disiplin ketat dan tahapan waktu, maka untuk dapat mengetahui hasil dari kegiatan atau program yang telah direncanakan. Dengan evaluasi dapat diketahui hambatan atau kendala-kendala yang terjadi dari suatu kegiatan.

Adapun menurut Siagian (2005 : 174) Evaluasi (penilaian) merupakan kegiatan sadar untuk membandingkan hasil yang seharusnya dicapai dan yang menurut kenyataan di capai. Artinya melalui penilaian harus dapat di temukan apakah hasil yang dicapai melebihi sasaran yang telah ditentukan atau sama

dengan yang diharapkan atau bahkan mungkin kurang dari yang telah dinyatakan sebagai target.

Evaluasi merupakan penilaian secara menyeluruh dari input, proses, Output dan Outcome (hasil), melalui evaluasi dapat di ketahui apakah kegiatan tersebut berhasil atau tidak (Nurcholis, 2005 : 67 )

Evaluasi menurut Ndraha (2003: 201) mengatakan bahwa evaluasi adalah proses perbandingan antara standar dengan fakta dan analisis hasilnya.

- 1) Model *before-after* yaitu perbandingan antara sebelum dan sesudah suatu tindakan (prilaku treatment) tolak ukuranya adalah *before*.
- 2) Model *das solen-das* yaitu perbandingan antara yang seharusnya dengan yang senyatanya.
- 3) Model kelompok *control*-kelompok tes (diberi perlakuan) tolak ukurnya adalah kelompok *control* (Ndraha,2003:202).

Adapun langkah-langkah Evaluasi yang dapat di lakukan menurut teori Ndraha (2003;185) adalah sebagai berikut:

1. Pembuatan Standar (kendali,s) beberapa standar, das solen, data sebelum terhadap data sesudah atau sebaliknya atau data tes dengan data control.
2. Memantauan factor (f)
3. Perbandingan F dan S
4. Hasil Perbandingan  $F=S, F<S, FS$ .
5. Analisa Perbandingan berdasarkan model-model di atas.
6. Tindak Lanjut.
  - a. Tindak Korektif
  - b. Tindak Afirmitif
  - c. Feedback.

Evaluasi menurut Santoso (2004; 31) adalah proses penilaian yang sistematis mencakup pemberian nilai, atribut, apresiasi dan pengenalan permasalahan serta pemberian solusi-solusi atas permasalahan yang ditemukan

berkaitan erat dengan perencanaan yang secara utuh adalah salah satu fungsi dalam siklus manajemen apa saja yang direncanakan.

Pendapat lain mengenai evaluasi disampaikan oleh Arikunto dan Cepi (2008;2), bahwa evaluasi adalah kegiatan untuk mengumpulkan informasi tentang bekerjanya sesuatu, yang selanjutnya informasi tersebut digunakan untuk menentukan alternatif yang tepat dalam mengambil sebuah keputusan. Fungsi utama evaluasi dalam hal ini adalah menyediakan informasi-informasi yang berguna bagi pihak decision maker untuk menentukan kebijakan yang akan diambil berdasarkan evaluasi yang telah dilakukan.

Selanjutnya Winarno (2007: 230) mengemukakan enam langkah dalam Evaluasi kebijakan, yaitu:

1. Mengidentifikasi tujuan program yang akan di Evaluasi
2. Analisis terhadap masalah
3. Deskripsi dan standarisasi kegiatan
4. Pengukuran terhadap tingkat perubahan yang terjadi
5. Menentukan apakah perubahan yang diamati merupakan akibat dari kegiatan tersebut atau karena penyebab yang lain
6. Beberapa indikator untuk menentukan keberadaan suatu dampak.

Kriteria evaluasi yang dikembangkan oleh Duun (dalam Subarsono, 2013; 126), mencakup lima indikator yaitu:

1. Efektifitas, apakah hasil yang diinginkan telah tercapai
2. Efisiensi, berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi, adalah merupakan hubungan antara efektivitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkosnya. Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan.
3. Kecukupan, seberapa jauh hasil yang telah tercapai dapat memecahkan masalah
4. Pemerataan, apakah biaya dan manfaat didistribusikan merata kepada kelompok masyarakat yang berbeda

5. Responsivitas, apakah hasil kebijakan memuat prefensi/nilai kelompok dan dapat memuaskan mereka
6. Ketepatan, apakah hasil yang dicapai bermanfaat.

Menurut Sondang P. Siagian (2002: 147) Evaluasi (penilaian) merupakan kegiatan sadar untuk membandingkan hasil yang seharusnya dicapai dan yang menurut kenyataan dicapai. Artinya melalui penilaian harus dapat ditemukan apakah hasil yang dicapai melebihi sasaran yang telah ditentukan atau sama dengan yang diharapkan atau bahkan mungkin kurang dari yang telah dinyatakan sebagai target.

Menurut Nurcholis (2005 : 274) Evaluasi kebijakan publik adalah penilaian secara menyeluruh input, proses, *outputs* dan *outcomes* dari kebijakan pemerintah daerah. Kemudian menurut Subarsono (dalam Agus, 2014 : 27) Evaluasi kebijakan adalah kegiatan untuk menilai tingkat kinerja suatu kebijakan. Evaluasi aru dapat dilakukan kalau suatu kebijakan sudah berjalan cukup waktu.

Sedangkan Menurut Indiahono (2009:145) Evaluasi kebijakan publik adalah menilai keberhasilan/kegagalan kebijakan berdasarkan indikator-indikator yang telah ditentukan. Indikator-indikator untuk mengevaluasi kebijakan biasanya menunjuk pada dua aspek : aspek proses dan hasil.

### **3.1 Jenis-jenis Evaluasi.**

Jika di lihat dari pentahapannya, secara umum evaluasi dapat di bagi menjadi tiga jenis yaitu:

1. Evaluasi tahap perencanaan.

Kata evaluasi sering di gunakan dalam tahap perencanaan dalam rangka mencoba memilih dan menentukan skala prioritas terhadap berbagai macam alternative dan kemungkinan terhadap cara mencapai

tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya, untuk itu diperlukan teknik yang dapat dipakai oleh perencanaan. Suatu hal yang patut dipertimbangkan dalam kaitan ini adalah bahwa metode-metode yang ditempuh dalam pemilihan prioritas ini tidak selalu sama untuk setiap keadaan, melainkan berbeda menurut hakekat dan permasalahannya sendiri.

2. Evaluasi pada tahap pelaksanaan

Pada tahap ini evaluasi adalah suatu kegiatan yang melakukan analisa untuk menentukan tingkat kemajuan pelaksanaan disbanding dengan rencana. Terdapat perbedaan antara konsep menurut penelitian ini dengan monitoring. Evaluasi bertujuan terutama untuk mengetahui apakah yang ingin di capai sudah tepat dan bahwa program tersebut direncanakan untuk dapat mencapai tujuan tersebut. Sedangkan monitoring bertujuan melihat pelaksanaan proyek sudah sesuai dengan rencana dan bahwa rencana tersebut sudah tepat untuk mencapai tujuan, sedangkan evaluasi melihat sejauh mana proyek masih tetap dapat mencapai tujuan, apakah tujuan tersebut sudah berubah dan apakah pencapaian program tersebut akan memecahkan masalah tahap pasca pelaksanaan.

3. Evaluasi pada tahap pasca pelaksanaan.

Dalam hal ini konsep pada tahap pelaksanaan, yang membedakannya terletak pada objek yang di nilai dengan yang di analisa, dimana tingkat kemajuan pelaksanaan disbanding rencana tapi hasil pelaksanaan disbanding dengan rencana yakni apakah dampak yang

dihasilkan oleh pelaksana kegiatan tersebut sesuai dengan tujuan yang ingin di capai.

### **3.2 Proses Evaluasi**

Proses dalam program harus dimulai dari suatu perencanaan. Oleh karena itu proses pelaksanaan suatu evaluasi harus di dasarkan atas rencana evaluasi program tersebut. Namun demikian, dalam sebuah praktek tidak jarang ditemukan suatu evaluasi terhadap suatu program justru memunculkan ketidak jelasan fungsi evaluasi, institusi, personal yang sebaiknya melakukan evaluasi dan biaya untuk evaluasi.

Dalam melakukan proses evaluasi ada beberapa etika birokrasi yang perlu diperhatikan oleh pihak-pihak yang erat hubungannya dengan tugas-tugas evaluasi, antara lain:

1. Suatu tugas atau tanggung jawab, maka pemberian tugas atau yang menerima tugas harus jelas.
2. Pengertian dan konotasi yang sering tersirat dalam evaluasi adalah mencari kesalahan harus di hindari.
3. Pengertian evaluasi adalah untuk membandingkan rencana dalam pelaksanaan dengan melakukan pengukuran-pengukuran kuantitatif totalis program secara teknik, maka dari itu hendaknya ukuran-ukuran kualitas dan kuantitas tentang apa yang dimaksud dengan berhasil telah di cantumkan sebelumnya dalam rencana program secara eksplisit.
4. Tim yang melakukan evaluasi adalah pemberi saran atau nasehat kepada manajemen, sedangkan pendayagunaan saran atau nasehat serta pembuat keputusan atas dasar saran atau nasehat tersebut berada di tangan manajemen program.
5. Dalam pengambilan keputusan yang telah dilakukan atas data-data atau penemuan teknis perlu di konsultasikan secermat mungkin karena menyangkut banyak hal tentang masa depan proyek dalam kaitan dengan program
6. Hendaknya hubungan dengan proses harus didasari oleh suasana konstruktif dan objektif serta menghindari analisa-analisa subjektif.

Dengan demikian evaluasi dapat ditetapkan sebagai salah satu program yang sangat penting dalam siklus manajemen program.

### 3.3 Fungsi Evaluasi

Wahab (2002;51) Evaluasi memiliki tiga fungsi utama dalam analisis kebijakan, yaitu:

1. Evaluasi member informasi yang salah dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan yang telah dapat di capai melalui tindakan public. Dalam hal ini evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan-tujuan tertentu dan target tertentu telah dicapai.
2. Evaluasi member sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target.
3. Evaluasi member sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadai kinerja kebijakan yang dapat member sumbangan pada perumusan kebijakan.

Dunn (2000;187) berdasarkan fungsi-fungsi evaluasi yang telah dikemukakan di atas, maka dapatlah kita simpulkan tentang nilai evaluasi merupakan suatu proses yang dilakukan oleh seseorang untuk melihat sejauh mana keberhasilan sebuah program. Keberhasilan program itu sendiri dapat di lihat dari dampak atau hasil yang dicapai oleh program tersebut. Beberapa istilah yang serupa dengan evaluasi dan intinya masih berhubungan erat atau masih mencakup evaluasi, yaitu:

1. Measurement, pengukuran yang diartikan sebagai suatu proses kegiatan untuk menentukan luas atau kuantitas untuk mendapatkan informasi atau data berupa skor mengenai prestasi yang telah di capai pada periode tertentu dengan menggunakan berbagai teknik dan alat ukuran yang relevan.
2. Test, secara harfiah diartikan suatu alat ukur berupa sederetan pertanyaan atau latihan yang digunakan untuk mengukur kemampuan, tingkah laku, potensi-potensi sebagai hasil pembelajaran.

3. Assessment, suatu proses pengumpulan data atau pengolahan data tersebut menjadi suatu bentuk yang dapat di jelaskan

#### **4. Konsep Kebijakan Publik**

Kebijakan (*policy*) hendaknya dibedakan dengan kebijaksanaan, karena kebijaksanaan merupakan pelaksanaan atas aturan yang sudah diterapkan sesuai situasi dan kondisi setempat oleh pejabat yang berwenang. Sedangkan publik adalah masyarakat umum, yang selayaknya diurus, diatur dan dilayani oleh pemerintah sebagai administrator dan penguasa dalam pengaturan hukum.

Menurut Anderson mendefinisikan kebijakan sebagai perilaku dari sejumlah actor (pejabat, kelompok, instansi pemerintah) atau serangkaian actor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. (Dalam Indihono, 2009:17)

Sedangkan menurut Nugroho (dalam Zulfikar, 2013 : 24) Kebijakan public adalah keputusan yang dibuat oleh Negara khususnya pemerintah sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan Negara yang bersangkutan. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengatur masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju pada masyarakat yang di cita-citakan.

Kemudian menurut Ndraha (dalam Agus, 2014 : 25) Kebijakan pemerintahan merupakan suatu usaha untuk memproses nilai pemerintah yang bersumber pada kearifan pemerintah dan mengikat secara formal, dan moral. Diarahkan guna menepati pertanggungjawaban aktor pemerintah dalam lingkungan pemerintahan.

Kebijakan publik menurut Dye (dalam Nurcholis, 2005: 264) adalah apa yang dipilih oleh pemerintah untuk dikerjakan atau tidak dikerjakan.

Selanjutnya menurut Mustoadidjadja (dalam Nurcholis 2005: 263) memberikan definisi kerja tentang kebijakan sebagai keputusan suatu organisasi yang di maksudkan untuk mengatasi permasalahan tertentu sebagai keputusan atau untuk mencapai tujuan tertentu.

Pandangan berbeda di kemukakan oleh Carl Friedrich (dalam Agustino 2008 : 7) Kebijakan public adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan - kesulitan), dan kemungkinan - kemungkinan (kesempatan - kesempatan) dimana kebijakan tersebut di usulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang di maksud.

Menurut Leo Agustino (2014:9) sifat kebijakan publik sebagai bagian dari suatu kegiatan dapat dimengerti secara baik apabila dibagi-bagi dalam beberapa kategori yaitu:

1. *Policy demands* atau permintaan kebijakan, merupakan permintaan atau kebutuhan atau kalim yang dibuat oleh warga masyarakat secara pribadi/kelompok/dengan resmi dalam system politik karena adanya masalah yang mereka rasakan.
2. *Policy decision* atau putusan kebijakan, adalah putusan yang dibuat oleh pejabat publik yang memerintahkan untuk memberi arahan pada kegiatan-kegiatan kebijakan. Yang termasuk didalamnya adalah keputusan untuk mengeluarkan ketetapan, mengeluarkan atau mengumumkan perintah eksekutif, mengumumkan aturan administrative, atau membuat interpretasi hukum yang penting.
3. *Policy statement* atau pernyataan kebijakan, adalah ungkapan secara formal atau artikulasi dari keputusan politik yang telah ditetapkan. Yang termasuk *policy statement* atau pernyataan kebijakan adalah, ketetapan legislative, dekrit dan perintah eksekutif, peraturan administrative, pendapat pengadilan, dan sebagainya.
4. *Policy output* atau hasil kebijakan adalah perwujudan nyata dari kebijakan publik. Atau sesuatu yang sesungguhnya dikerjakan menurut keputusan dan dan pernyataan kebijakan.

5. *Policy outcomes* atau akibat dari kebijakan adalah konsekuensi kebijakan yang diterima masyarakat, baik yang diinginkan atau yang tidak diinginkan, yang berasal dari apa yang dikerjakan atau yang tidak dikerjakan oleh pemerintah.

Evaluasi merupakan salah satu tingkatan di dalam proses kebijakan publik, evaluasi adalah suatu cara untuk menilai apakah suatu kebijakan atau program itu berjalan dengan baik atau tidak. Evaluasi mempunyai definisi yang beragam, William N. Dunn, memberikan arti pada istilah evaluasi bahwa:

“Secara umum istilah evaluasi dapat disamakan dengan penaksiran (*appraisal*), pemberian angka (*rating*) dan penilaian (*assessment*), kata-kata yang menyatakan usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan nilainya. Dalam arti yang lebih spesifik, evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan” (Dunn, 2003:608).

Pengertian di atas menjelaskan bahwa evaluasi kebijakan merupakan hasil kebijakan dimana pada kenyataannya mempunyai nilai dari hasil tujuan atau sasaran kebijakan.

Mengevaluasi suatu program atau kebijakan publik diperlukan adanya suatu kriteria untuk mengukur keberhasilan program atau kebijakan publik tersebut. Mengenai kinerja kebijakan dalam menghasilkan informasi terdapat kriteria evaluasi sebagai berikut:

#### 4.1 Efektivitas

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas disebut juga hasil guna. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Berdasarkan pendapat di atas, bahwa apabila pencapaian tujuan-tujuan daripada organisasi semakin

besar, maka semakin besar pula efektivitasnya. Pengertian tersebut dapat disimpulkan adanya pencapaian tujuan yang besar daripada organisasi, maka makin besar pula hasil yang akan dicapai dari tujuan-tujuan tersebut. William N. Dunn dalam bukunya yang berjudul Pengantar Analisis Kebijakan Publik: Edisi Kedua, menyatakan bahwa:

“Efektivitas (effectiveness) berkenaan dengan apakah suatu alternative mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya” (Dunn, 2003:429).

Apabila setelah pelaksanaan kegiatan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang tengah dihadapi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa suatu kegiatan kebijakan tersebut telah gagal, tetapi adakalanya suatu kebijakan publik hasilnya tidak langsung efektif dalam jangka pendek, akan tetapi setelah melalui proses tertentu.

#### 4.2 Efisiensi

Efektivitas dan efisiensi sangatlah berhubungan. Apabila kita berbicara tentang efisiensi bilamana kita membayangkan hal penggunaan sumber daya (*resources*) kita secara optimum untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Maksudnya adalah efisiensi akan terjadi jika penggunaan sumber daya diberdayakan secara optimum sehingga suatu tujuan akan tercapai.

“Adapun menurut William N. Dunn berpendapat bahwa: Efisiensi (efficiency) berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk

menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi, adalah merupakan hubungan antara efektivitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkos moneter. Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Kebijakan yang mencapai efektivitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien” (Dunn, 2003:430).

Apabila sasaran yang ingin dicapai oleh suatu kebijakan publik ternyata sangat sederhana sedangkan biaya yang dikeluarkan melalui proses kebijakan terlampaui besar dibandingkan dengan hasil yang dicapai. Ini berarti kegiatan kebijakan telah melakukan pemborosan dan tidak layak untuk dilaksanakan.

#### 4.3 Kecukupan

Kecukupan dalam kebijakan publik dapat dikatakan tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal. William N. Dunn mengemukakan bahwa kecukupan (*adequacy*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah (Dunn, 2003:430).

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kecukupan masih berhubungan dengan efektivitas dengan mengukur atau memprediksi seberapa jauh alternatif yang ada dapat memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan dalam menyelesaikan masalah yang terjadi. Hal ini, dalam kriteria kecukupan menekankan pada kuatnya hubungan antara alternatif kebijakan dan hasil yang diharapkan. Kriteria tersebut berkenaan dengan empat tipe masalah, yaitu:

- 1) Masalah Tipe I. Masalah dalam tipe ini meliputi biaya tetap dan efektivitas yang berubah dari kebijakan. Jadi, tujuannya adalah memaksimalkan efektivitas pada batas risorsis yang tersedia.
- 2) Masalah Tipe II. Masalah pada tipe ini menyangkut efektivitas yang sama dan biaya yang berubah dari kebijakan. Jadi, tujuannya adalah untuk meminimalkan biaya.
- 3) Masalah Tipe III. Masalah pada tipe ini menyangkut biaya dan efektivitas yang berubah dari kebijakan.
- 4) Masalah Tipe IV. Masalah pada tipe ini mengandung biaya sama dan juga efektivitas tetap dari kebijakan. Masalah ini dapat dikatakan sulit dipecahkan karena satu-satunya alternatif kebijakan yang tersedia barangkali adalah tidak melakukan sesuatu pun. (Dunn, 2003:430-431)

Tipe-tipe masalah di atas merupakan suatu masalah yang terjadi dari suatu kebijakan sehingga dapat disimpulkan masalah tersebut termasuk pada salah satu tipe masalah tersebut. Hal ini berarti bahwa sebelum suatu produk kebijakan disahkan dan dilaksanakan harus ada analisis kesesuaian metoda yang akan dilaksanakan dengan sasaran yang akan dicapai, apakah caranya sudah benar atau menyalahi aturan atau teknis pelaksanaannya yang benar.

#### 4.4 Pemerataan

Pemerataan dalam kebijakan publik dapat dikatakan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik. William N. Dunn menyatakan bahwa kriteria kesamaan (*equity*) erat berhubungan dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat (Dunn, 2003:434). Kebijakan yang berorientasi pada pemerataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Suatu program tertentu mungkin dapat efektif, efisien, dan mencukupi apabila biaya-manfaat merata. Kunci dari pemerataan yaitu keadilan atau kewajaran.

Pelaksanaan kebijakan haruslah bersifat adil dalam arti semua sektor dan dari segi lapisan masyarakat harus sama-sama dapat menikmati hasil kebijakan. Karena pelayanan publik merupakan pelayanan dari birokrasi untuk masyarakat dalam memenuhi kegiatan masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung. Pelayanan publik sendiri menghasilkan jasa publik.

#### 4.5 Responsivitas

Responsivitas dalam kebijakan publik dapat diartikan sebagai respon dari suatu aktivitas. Yang berarti tanggapan sasaran kebijakan publik atas penerapan suatu kebijakan. Menurut William N. Dunn menyatakan bahwa responsivitas (*responsiveness*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat tertentu (Dunn, 2003:437). Suatu keberhasilan kebijakan dapat dilihat melalui tanggapan masyarakat yang menanggapi pelaksanaan setelah terlebih dahulu memprediksi pengaruh yang akan terjadi jika suatu kebijakan akan dilaksanakan, juga tanggapan masyarakat setelah dampak kebijakan sudah mulai dapat dirasakan dalam bentuk yang positif berupa dukungan ataupun wujud yang negatif berupa penolakan.

“Dunn pun mengemukakan bahwa: Kriteria responsivitas adalah penting karena analisis yang dapat memuaskan semua kriteria lainnya (efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan) masih gagal jika belum menanggapi kebutuhan aktual dari kelompok yang semestinya diuntungkan dari adanya suatu kebijakan” (Dunn, 2003:437).

Oleh karena itu, kriteria responsivitas cerminan nyata kebutuhan, preferensi, dan nilai dari kelompok-kelompok tertentu terhadap kriteria efektivitas, efisiensi, kecukupan, dan kesamaan.

#### 4.6 Ketepatan

Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut. William N. Dunn menyatakan bahwa kelayakan (*Appropriateness*) adalah:

“Kriteria yang dipakai untuk menseleksi sejumlah alternatif untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif yang direkomendasikan tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Kriteria kelayakan dihubungkan dengan rasionalitas substantif, karena kriteria ini menyangkut substansi tujuan bukan cara atau instrumen untuk merealisasikan tujuan tersebut” (Dunn, 2003:499).

Artinya ketepatan dapat diisi oleh indikator keberhasilan kebijakan lainnya (bila ada). Misalnya dampak lain yang tidak mampu diprediksi sebelumnya baik dampak tak terduga secara positif maupun negatif atau dimungkinkan alternatif lain yang dirasakan lebih baik dari suatu pelaksanaan kebijakan sehingga kebijakan bisa lebih dapat bergerak secara lebih dinamis.

### 5. Konsep Kinerja

Kinerja pada dasarnya dapat dilihat dari dua segi, yaitu kinerja pegawai (individu) dan kinerja organisasi. Kinerja pegawai adalah hasil kerja perseorangan dalam suatu organisasi. Sedangkan kinerja organisasi adalah totalitas hasil kerja yang dicapai suatu organisasi.

Gilbert (1997) mendefinisikan kinerja adalah apa yang dapat dikerjakan oleh seseorang sesuai dengan tugas dan fungsinya. Murphy (1990) menyatakan

bahwa kinerja merupakan seperangkat perilaku yang relevan dengan tujuan organisasi atau unit organisasi tempat bekerja. Sedangkan Widodo (2006:78) mengatakan bahwa kinerja adalah melakukan suatu kegiatan dan menyempurnakannya sesuai dengan tanggungjawabnya dengan hasil seperti yang diharapkan.

Konsep kinerja pada dasarnya dapat dilihat dari dua segi, yaitu kinerja pegawai (perindividu) dan kinerja organisasi. Kinerja adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan tugas dalam suatu organisasi, dalam upaya mewujudkan sasaran, tujuan, misi, dan visi organisasi tersebut (Bastian,2001:329). Pengertian lain menurut Maluyu S.P. Hasibuan bahwa:

“Kinerja (prestasi kerja) adalah suatu hasil kerja yang dicapai seseorang dalam melaksanakan tugas-tugas yang dibebankan kepadanya yang didasarkan atas kecakapan, pengalaman dan kesungguhan serta waktu” (Hasibuan, 2001:34)

Menurut Fahmi (2013: 127) kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat profit oriented dan non profit oriented yang dihasilkan selama satu periode waktu, sedangkan menurut Indra Bastian (Fahmi, 2013: 128) menyatakan bahwa kinerja adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan/ program/ kebijaksanaan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, fungsi, misi dan visi organisasi yang tertuang dalam perumusan skema yang strategis (strategic planning) suatu organisasi.

Sedangkan menurut Amstrong dan Baron (Wibowo, 2008: 7), kinerja merupakan hasil pekerjaan yang mempunyai hubungan kuat dengan tujuan strategis organisasi, kepuasan konsumen dan memberikan kontribusi pada ekonomi. Bernardin dan Russel (Ruky, 2002: 15) memberikan pengertian kinerja

sebagai berikut : *“performance is defined as the record of outcomes produced on a specified job function or activity during time period”*. Prestasi atau kinerja adalah catatan tentang hasil-hasil yang diperoleh dari fungsi-fungsi pekerjaan tertentu atau kegiatan selama kurun waktu tertentu, dalam definisi ini, aspek yang ditekankan oleh kedua pengarang tersebut adalah catatan tentang outcome atau hasil akhir yang diperoleh setelah suatu pekerjaan atau aktivitas dijalankan selama kurun waktu tertentu, dengan demikian kinerja hanya mengacu pada serangkaian hasil yang diperoleh seorang pegawai selama periode tertentu dan tidak termasuk karakteristik pribadi pegawai yang dinilai.

Handayani (2004: 19), mengartikan bahwa kinerja merupakan cara menjalankan tugas dan hasil yang diperoleh. Kinerja adalah cara atau tindakan dimana suatu tindakan atau tugas dilakukan. Kinerja dapat pula diartikan sebagai setiap gerakan, perbuatan, pelaksanaan, kegiatan atau tindakan sadar yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan atau target tertentu.

Mengusulkan bahwa paling tidak, ada tiga konsep yang adapat digunakan sebagai indikator kinerja organisasi pemerintah yaitu, responsibility (responsibilitas), responsiveness (responsif), dan accountability (akuntabilitas). Dalam mengukur kinerja organisasi pemerintah (birokrasi publik) disesuaikan dengan tugas dan fungsi yang dijalankan. Menurut Snelbecker (dalam Moleong, 2002 : 34) mendefinisikan teori sebagai seperangkat proposisi yang terintegrasi secara sintaksis (yaitu yang mengikuti aturan tertentu yang dapat dihubungkan secara logis satu dengan lainnya dengan data dasar yang dapat diamati) dan berfungsi sebagai wahana untuk meramalkan dan menjelaskan fenomena yang diamati.

Menurut (Fahmi, 2011:2) kinerja adalah hasil yang diperoleh oleh suatu organisasi baik organisasi tersebut bersifat profit oriented dan non profit oriented yang di hasilkan selama satu periode waktu. Lalu pengertian kinerja menurut (Mahsun, 2006:25) adalah gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan atau program atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi dan visi organisasi yang tertuang dalam strategic planing suatu organisasi. (Mangkunegara, 2007:9) mengemukakan bahwa kinerja karyawan (prestasi kerja) adalah hasil kerja secara kualitas dan kuantitas yang dicapai oleh seseorang karyawan dalam melaksanakan tugas nya sesuai dengan tanggung jawab yang di berikan kepadanya.

Kinerja adalah suatu kata dalam Bahasa Indonesia dari kata dasar “kerja” yang menerjemahkan kata dari bahasa asing “prestasi”. Bisa pula berarti “hasil kerja”. Pengertian kinerja dalam organisasi merupakan jawaban dari berhasil atau tidaknya tujuan organisasi yang telah ditetapkan. Kinerja oleh Lembaga Administrasi Negara dalam (Widodo, 2005:206) diartikan sebagai gambaran mengenai tingkat pencapaian pelaksanaan suatu kegiatan atau program atau kebijakan dalam mewujudkan sasaran, tujuan, misi, visi, organisasi.

Keban (2004:191) istilah kinerja merupakan terjemahan dari performance yang sering diartikan oleh para cendekiawan sebagai “penampilan untuk kerja” atau prestasi. Dalam praktek pengukuran kinerja seringkali dikembangkan secara ekstensif, instensif, eksternal. Pengembangan kinerja secara ekstensif mengandung maksud bahwa lebih banyak bidang kerja yang diikutsertakan dalam pengukuran kerja, sedangkan pengembangan secara eksternal diartikan lebih

banyak pihak luar yang diperhitungkan dalam pengukuran kinerja. Keban, (2004:192) pemikiran seperti ini sangat membantu untuk dapat lebih secara valid dan objektif melakukan penilaian kinerja karena lebih banyak parameter yang dipakai dalam pengukuran dan lebih banyak pihak yang terlibat dalam penilaian.

Berdasarkan pendapat di atas, maka dapat diperoleh kesimpulan lain bahwa makna kinerja menunjukkan taraf tercapainya hasil setelah melakukan proses usaha yang dilakukan secara sistematis. Kerja yang efektif dapat dilakukan melalui sikap mental yang berpandangan bahwa mutu kerja merupakan aspek yang dikedepankan.

### **5.1 Indikator Kinerja**

Mengukur kinerja pegawai dapat dilakukan melalui indikator kinerja, hal tersebut dilakukan untuk mengetahui optimal atau tidaknya suatu hasil yang dicapai. Menurut Dwiyanto dalam Pasolong (2014: 178-179) indikator yang digunakan untuk mengukur kinerja yaitu sebagai berikut :

- a. Produktivitas, bahwa produktivitas tidak hanya mengukur tingkat efisiensi, tetapi juga mengukur efektifitas pelayanan dan pada umumnya dipahami sebagai ratio antara input dan output.
- b. Kualitas layanan, cenderung menjadi penting dalam menjelaskan kinerja organisasi pelayanan publik. Banyak pandangan negatif yang terbentuk mengenai organisasi publik muncul karena ketidakpuasan publik pada kualitas.
- c. Responsivitas, yaitu kemampuan birokrasi untuk mengenali kebutuhan masyarakat, menyusun agenda dan prioritas pelayanan, dan mengembangkan program-program pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat.
- d. Responsibilitas, yaitu menjelaskan bahwa pelaksanaan kegiatan harus dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip administrasi yang benar dan kebijakan birokrasi baik yang eksplisit maupun yang implisit.

- e. Akuntabilitas, maksudnya bahwa seberapa besar kebijakan dan kegiatan birokrasi tunduk kepada para pejabat politik yang dipilih oleh rakyat, dimana para pejabat politik tersebut dengan sendirinya akan selalu memprioritaskan kepentingan rakyat.

Sementara menurut Kumorotomo dalam Pasolong, (2014: 180) indikator kinerja untuk dijadikan pedoman dalam menilai kinerja birokrasi publik, antara lain:

- a. Efisiensi  
Efisiensi menyangkut pertimbangan tentang keberhasilan organisasi pelayanan publik mendapatkan laba, memanfaatkan faktor-faktor produksi serta pertimbangan yang berasal dari rasionalitas ekonomis. Apabila diterapkan secara objektif, kriteria seperti likuiditas, solvabilitas, dan rentabilitas merupakan kriteria efisiensi yang sangat relevan.
- b. Efektivitas  
Apakah tujuan dari didirikannya organisasi pelayanan publik tercapai? Hal tersebut erat kaitannya dengan rasionalitas teknis, nilai, misi, tujuan organisasi, serta fungsi agen pembangunan.
- c. Keadilan  
Keadilan mempertanyakan distribusi dan alokasi layanan yang diselenggarakan oleh organisasi pelayanan publik. Kriteria ini erat kaitannya dengan konsep ketercukupan atau keadilan. Keduanya mempersoalkan apakah tingkat efektivitas tertentu, kebutuhan dan nilai-nilai dalam masyarakat dapat terpenuhi. Isu-isu yang menyangkut pemerataan pembangunan, layanan pada kelompok pinggiran dan sebagainya, akan mampu dijawab melalui kriteria ini.
- d. Daya Tanggap  
Berlainan dengan bisnis yang dilaksanakan oleh perusahaan swasta, organisasi pelayanan publik merupakan bagian dari daya tanggap negara atau pemerintah akan kebutuhan vital masyarakat. Oleh sebab itu, kriteria organisasi tersebut secara keseluruhan harus dapat dipertanggungjawabkan secara transparan demi memenuhi kriteria daya tanggap ini.

Menurut Mahmudi (2010: 155-156), indikator kinerja merupakan sarana atau alat (means) untuk mengukur hasil suatu aktivitas, kegiatan atau proses dan bukan hasil atau tujuan itu sendiri (ends). Peran indikator kinerja bagi pegawai

ataupun organisasi sektor publik adalah memberikan tanda atau rambu-rambu bagi manajer atau pihak luar untuk menilai kinerja organisasi. Secara umum, indikator kinerja memiliki peran antara lain:

- a. Membantu memperbaiki praktik manajemen.
- b. Membantu memperbaiki praktik manajemen
- c. Memberikan dasar untuk melakukan perencanaan kebijakan dan pengendalian. Memberikan.
- d. Memberikan informasi yang esensial kepada manajemen sehingga memungkinkan bagi manajemen untuk melakukan pengendalian kinerja disemua level organisasi.
- e. Memberikan dasar untuk pemberian kompensasi kepada staf.

## **5.2 Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kinerja**

Menurut Armstrong dan Baron (Wibowo, 2011: 100), faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja yaitu sebagai berikut:

- a. Personal factor, ditunjukkan oleh tingkat keterampilan, kompetensi yang dimiliki, motivasi dan komitmen individu.
- b. Leadership factor, ditentukan oleh kualitas, dorongan, bimbingan dan dukungan yang dilakukan manajer dan team leader.
- c. Team factor, ditunjukkan oleh kualitas dukungan yang diberikan oleh rekan kerja.
- d. System factor, ditunjukkan oleh adanya sistem kerja dan fasilitas yang diberikan oleh organisasi.
- e. Contextual/situational factor, ditunjukkan oleh tingginya tingkat tekanan dan perubahan lingkungan internal dan eksternal.

Dari pendapat ahli di atas dapat dilihat ada banyak faktor yang mempengaruhi kinerja. Salah satu faktor yang sangat berpengaruh dari kinerja seorang pegawai adalah tingkat keterampilan dan kompetensi yang dimiliki. Apabila seorang pegawai memiliki tingkat keterampilan dan kompetensi yang tinggi maka kinerja dari pegawai juga akan baik. Begitu pula sebaliknya apabila tingkat keterampilan dan kompetensi pegawai rendah maka kinerjanya juga akan rendah.

## **B. Penelitian Terdahulu**

Penelitian terdahulu ini menjadi salah satu acuan penulis dalam melakukan penelitian sehingga penulis dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dari penelitian terdahulu, penulis tidak menemukan penelitian dengan judul yang sama seperti judul penelitian penulis. Namun penulis mengangkat beberapa penelitian sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian pada penelitian penulis. Dan untuk melihat penelitian terdahulu dalam penelitian ini maka penulis akan menyajikannya dalam bentuk tabel di bawah.



**Tabel II.1 Penelitian Terdahulu Terkait Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.**

Nama Peneletian	Judul	Tahun	Persamaan	Perbedaan
1	2	3	4	5
Belly Aprialdi	Pengawasan Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru Terhadap Pengujian Kelaikan Mobil Barang Tahun 2011-2012.	2013	Persamaan penelitiannya dengan penulis adalah sama meneliti tentang Evuluasi Pelaksanaan Peraturan Daerah.	Perbedaan penelitiannya dengan penulis adalah focus pada penelitiannya dimana penulis focus terhadap pelaksanaan peraturan terkait dengan mobil bertonase berat.
Sri Tiya Dewi	Kebijakan Perizinan Kendaraan Angkutan Besar Melintas Di Jalan Kota Bandar Lampung.	2016	Persamaan penelitiannya dengan penulis adalah terkait dengan focus penelitian yang berada di bidang pengawasan terhadap kendaraan angkutan besar (Bertonase Besar) yang melintas di Kawasan Perkotaan.	Perbedaan penelitiannya dengan penulis adalah tempat penelitiannya, yang mana penulis melakukan penelitian di daerah Kota Pekanbaru, sementara penelitian terdahulu melakukan penelitian di daerah Kota Bandar Lampung.

Sumber : Oalahan Penulis Tahun 2018

### C. Kerangka Pikir

Kerangka berpikir adalah serangkaian konsep dan kejelasan hubungan antar konsep tersebut dirumuskan oleh peneliti berdasarkan tinjauan pustaka, dan meninjau teori yang di susun dan hasil-hasil penelitian terdahulu. Maka kerangka pikir yang penulis paparkan terkait penelitian tentang Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertiban Mobil Bertonase Besar ini yang masuk ke dalam kawasan Kota Pekanbaru menggunakan teori Dunn dalam Subarsono (2013:126), untuk lebih jelasnya dapat dilihat sebagai berikut:

**Gambar II.I : Kerangka Pikir Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.**



Sumber : Olahan Penulis Tahun 2018

#### **D.Konsep Operasional**

Konsep operasional adalah konsep yang digunakan untuk memberikan gambaran dalam bentuk nyata dari konsep teori agar mudah dipahami dan dapat diukur sesuai dengan realita. Untuk menjelaskan variabel dalam penelitian ini, maka perlu peneliti menyusun konsep operasional sebagai berikut :

1. Konsep Ilmu Pemerintahan adalah suatu ilmu yang dapat menguasai dan memimpin serta menyelidiki unsur-unsur dinas, berhubungan dengan keserasian ke dalam dan hubungan antara dinas-dinas itu dengan masyarakat yang kepentingannya di wakili oleh dinas itu.
2. Organisasi adalah setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih yang bekerja sama serta caar formal terikat dalam rangka pencapaian tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan yang terdapat seseorang/sekelompok orang yang disebut bawahan
3. Konsep Kebijakan Publik adalah serangkaian tindakan/kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan),dan kemungkinan - kemungkinan (kesempatan - kesempatan) dimana kebijakan tersebut di usulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang di maksud.
4. Evaluasi merupakan penilaian secara menyeluruh dari input, proses, Output dan Outcome (hasil), melalui evaluasi dapat di ketahui apakah kegiatan tersebut berhasil atau tidak (Nurcholis, 2005 : 67 )
5. Indikator dari variable Evaluasi adalah :

a. Efektivitas.

Efektivitas menurut Ravianto dalam Masruri (2014:11) adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauhmana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan. Ini berarti bahwa apabila suatu pekerjaan dapat diselesaikan dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya maupun mutunya, maka dapat dikatakan efektif.

b. Efisiensi.

Efisiensi (efficiency) berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi, adalah merupakan hubungan antara efektivitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkosnya. Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan.

c. Kecukupan.

Kecukupan dalam kebijakan publik dapat dikatakan tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal. William N. Dunn mengemukakan bahwa kecukupan (*adequacy*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah.

d. Pemerataan.

Perataan dalam kebijakan publik dapat dikatakan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan public Kebijakan yang berorientasi pada perataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Suatu program tertentu mungkin dapat efektif, efisien, dan mencukupi apabila biaya-manfaat merata. Kunci dari perataan yaitu keadilan atau kewajaran.

e. Responsivitas.

Responsivitas menurut Agus Dwiyanto (2006:148) adalah kemampuan organisasi untuk mengidentifikasi kebutuhan masyarakat, menyusun prioritas kebutuhan, dan mengembangkannya dalam berbagai program pelayanan. Responsivitas mengukur daya tanggap organisasi terhadap harapan, keinginan dan aspirasi, serta tuntutan warga pengguna layanan.

f. Ketepatan.

Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut. Kriteria yang dipakai untuk menseleksi sejumlah alternatif untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif yang direkomendasikan tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Kriteria kelayakan dihubungkan dengan rasionalitas substantif, karena kriteria ini menyangkut substansi tujuan bukan cara atau instrumen untuk merealisasikan tujuan tersebut.

#### D. Operasional Variabel

**Tabel II.2 : Operasionalisasi Variable Penelitian Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.**

Konsep	Variabel	Indikator	Item Penilaian	Skala
1	2	3	4	5
Secara umum istilah Evaluasi dapat disamakan dengan penaksiran ( <i>appraisal</i> ), pemberian angka ( <i>rating</i> ) dan penilaian ( <i>assessment</i> ), katakata yang menyatakan usaha untuk menganalisis hasil kebijakan dalam arti satuan nilainya. Dalam arti yang lebih spesifik,	Evaluasi Kinerja	1. Efektivitas	a. Pelaksanaan Kegiatan Sosialisasi terkait Peraturan Daerah. b. Pelaksanaan Pengawasan secara langsung dilapangan.	Nominal
		2. Efisiensi	a. Ketersediaan anggaran/biaya dalam pelaksanaan pengawasan di lapangan. b. Mengoptimalkan pelaksanaan pengawasan sesuai dengan anggaran/biaya yang disediakan.	Nominal
		3. Kecukupan	a. Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas. b. Menyediakan Personil Pengawas Di Lapangan.	Nominal
		4. Pemerataan	a. Pemberian Sanksi Tidak Tebang Pilih. b. Pelaksanaan Tindakan Pencegahan.	Nominal
		5. Responsivitas	a. Penanganan laporan yang diberikan oleh masyarakat. b. Melakukan Evaluasi Terkait Kinerja Personil Di Lapangan.	Nominal
		6. Ketepatan	a. Memberikan Sanksi Sesuai Dengan Peraturan Yang Berlaku. b. Memberikan Penyuluhan/Pembinaan kepada para supir mobil bertonase besar.	Nominal

<p>evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan. (Dunn, 2003:608).</p>				
--	--	--	--	--

Sumber : *Kriteria Evaluasi Kebijakan Publik* (William N. Dunn, 2003;610)

### E. Teknik Pengukuran

Teknik pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan menggunakan skala likert, dengan terlebih dahulu menetapkan kategori ukuran untuk penilaian setiap indikator. Adapun pengukuran untuk indikator variabel penelitian ini adalah sebagai berikut:

Baik                      Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Evaluasi Progran Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru berada pada skala pengukuran di antara 67%-100%

Cukup Baik            Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke

Dalam Kawasan Kota Pekanbaru berada pada skala pengukuran di antara 34% - 66%

Kurang Baik Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru berada pada skala pengukuran di antara 1% - 33%

1. Efektivitas

Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Efektivitas berada pada skala pengukuran 67% - 100%.

Cukup Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Efektivitas berada pada skala pengukuran 34% - 66%.

Kurang Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Efektivitas berada pada skala pengukuran 1% - 33%.

2. Efisiensi

Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Efisiensi berada pada skala pengukuran 67% - 100%

Cukup Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Efisiensi berada pada skala pengukuran 34% - 66%

Kurang Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator Efisiensi berada pada skala pengukuran 1% - 33%

3. Kecukupan.

Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Kecukupan berada pada skala pengukuran 67% - 100%

Cukup Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Kecukupan berada pada skala pengukuran 34% - 66%

Kurang Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Kecukupan berada pada skala pengukuran 1% - 33%

4. Pemerataan

Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Pemerataan berada pada skala pengukuran 67% - 100%

Cukup Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Pemerataan berada pada skala pengukuran 34% - 66%

Kurang Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Pemerataan berada pada skala pengukuran 1% - 33%

5. Responsivitas

Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Responsivitas berada pada skala pengukuran 67% -  
100%

Cukup Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Responsivitas berada pada skala pengukuran 34% -  
66%

Kurang Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator  
Responsivitas berada pada skala pengukuran 1% - 33%

6. Ketepatan

Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator

Ketepatan berada pada skala pengukuran 67% - 100%

Cukup Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator

Ketepatan berada pada skala pengukuran 34% - 66%

Kurang Baik : Jika rata-rata penilaian responden terhadap indikator

Ketepatan berada pada skala pengukuran 1% - 33%



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Tipe Penelitian**

Tipe penelitian ini adalah tipe survey deskriptif. Karena peneliti bermaksud memberikan hasil analisa dan informasi yang detail terhadap objek penelitian. Dan itu dilakukan dengan mengumpulkan data dari sampel yang akan mewakili populasi, sehingga akan diperoleh penggambaran yang sangat jelas dari hasil analisisnya.

Peneliti menggunakan tipe survey penelitian deskriptif, yaitu salah satu jenis penelitian yang tujuannya untuk menyajikan gambaran lengkap mengenai setting sosial atau yang dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial, dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang sedang diteliti antara fenomena-fenomena yang di uji. Penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan keadaan sesungguhnya atau yang sebenarnya tentang Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.

Kemudian metode yang di gunakan di dalam penyusunan penelitian ini adalah metodologi Kualitatif dan Kuantitatif. Hal ini di sebabkan Karena metode penelitian kuantitatif menurut Sugiyono (2012;8) dapat diartikan sebagai berikut:

“Metode penelitian yang berlandaskan filsafat positivisme, dan digunakan untuk meneliti populasi dan sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrument penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Penelitian kuantitatif lebih menekankan pada penggunaan angka-angka yang membuatnya lebih mendetai dan jelas, selain itu penggunaan tabel, grafik dan juga diagram sangat memudahkan untuk di baca.” Sugiyono (2012;8)

## **B. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian yang dipilih oleh peneliti adalah Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Alasan yang mengiring peneliti untuk melakukan penelitian di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah Dinas Pehubungan Kota Pekanbaru merupakan instansi yang berhak dan diberikan tugas untuk melakukan pengawasan dan pengendalian mobil bertonase besar untuk tidak masuk ke dalam kawasan perkotaan. Serta lokasi yang akan di observasi penulis adalah di Jl. HR. Soebrantas.

## **C. Populasi Dan Sampel**

### **1. Populasi**

Populasi menurut Sugiyono (2012;80) adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas: obyek / subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Jadi populasi bukan hanya orang tapi juga obyek dan benda-benda alam yang lain. Populasi juga bukan sekedar jumlah yang ada pada obyek/subyek yang dipelajari, tetapi meliputi karakteristik/sifat yang dimiliki oleh subyek atau obyek itu. Adapun yang dijadikan populasi oleh peneliti adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Kepala Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas, Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Pemilik/Supir Kendraan Bertonase Berat dan yang terakhir adalah Masyarakat Kota Pekanbaru.

### **2. Sampel**

Sampel menurut Sugiyono (2012;81) adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sampel yang diambil dari populasi juga harus presentative (mewakili). Agar dapat memberikan informasi secara jelas dan lengkap. Dan untuk melihat keseluruhan sampel pada penelitian ini maka penulis akan menyajikannya dalam bentuk tabel seperti di bawah ini:

**Tabel III.1 : Tabel Populasi dan Sampel Penelitian Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar.**

No	Keterangan	Populasi	Sampel	Persentase
1	Kepala Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas	1	1	100%
2	Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	1	1	100%
3	Komisi IV, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Pekanbaru. Roni Amriel, SH	1	1	100%
4	Pemilik atau Supir Kendaraan Mobil Bertonase Berat (Truck)	397	20	5 %
<b>Jumlah</b>		<b>400</b>	<b>23</b>	<b>16%</b>

Sumber : Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

#### **D. Teknik Penarikan Sampel**

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Bila populasi besar dan peneliti tidak mungkin mempelajari semua yang ada pada populasi, misalnya karena keterbatasan dana, tenaga, dan waktu. Maka peneliti dapat menggunakan sampel yang diambil dari populasi itu (Sugiyono,2011;91).

Teknik penarikan sampel dalam penelitian ini adalah:

- a. Untuk Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru digunakan teknik sampling jenuh yang istilah lain adalah sensus, sampling jenuh adalah teknik penentuan sampel bila semua anggota populasi digunakan sebagai sampel.
- b. Untuk Masyarakat dan pemilik atau supir truk bertonase berat digunakan teknik accidental sampling, pemilihan sample secara kebetulan atau aksidental, juga disebut pemilihan sample konvenien (ocnvenience sampling), merupakan pemilihan sampel dari siapa saja yang kebetulan ada atau di jumpai menurut keinginan peneliti.

#### **E. Jenis Dan Sumber Data**

Adapun jenis dan sumber data yang digunakan oleh peneliti adalah sebagai berikut :

##### **1. Data Primer**

Yaitu data yang diperoleh merupakan hasil jawaban wawancara, kusioner dan hasil pengamatan dilapangan secara langsung oleh penulis. Data yang diperoleh seperti :

- a. Identitas responden
- b. Tanggapan responden tentang Kinerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.
- c. Wawancara penulis dengan *key informan*.

##### **2. Data Sekunder**

Yaitu data yang diperlukan untuk menggambarkan situasi tempat penelitian dan yang mendukung hasil penelitian ini. Dan diperoleh dari dokumen-dokumen dan bahan-bahan tertulis yang terdapat pada

Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dan adapun data yang diperlukan berkaitan dengan:

- a. Sejarah singkat mengenai Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
- b. Keadaan geografis lokasi penelitian.
- c. Struktur Organisasi Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
- d. Peraturan Perundang-undangan dan juga Peraturan Daerah terkait dengan kelengkapan data penelitian.
- e. Data terkait Sumberdaya Manusia ataupun Aparatur di Lingkungan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

#### **F. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam usaha memperoleh informasi tentang data-data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, penulis berhubungan langsung dengan pihak-pihak berwenang yang memberikan informasi dengan menggunakan teknik pengumpulan data.

##### **1. Observasi**

Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan terhadap objek penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti melakukan observasi terhadap objek penelitian yaitu tentang Program Kerja Dinas Pehubungan Kota Pekanbaru dalam menertibkan mobil bertonase besar. Adapun yang di observasi adalah kinerja dinas dalam menertibkan mobil bertonase besar yang melintas dalam kawasan Kota Pekanbaru, dan hasil dari kinerja Dinas Perhubungan apakah sudah terlaksana atau belum.

## 2. Wawancara (interview)

Wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan cara melakukan tanya jawab oleh peneliti kepada responden. Teknik ini dilakukan agar informasi yang didapatkan oleh peneliti lebih jelas dan akurat serta mendalam. Dan kemudian, teknik ini juga sangat bermanfaat jika diterapkan pada informan atau orang-orang atau responden yang di jadikan sampel dan dianggap banyak tahu tentang apa yang sedang diteliti oleh peneliti.

Dan peneliti melakukan wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, sebagai sumber informasi yang menjembatani peneliti pada para bawahannya itu pegawai dan masyarakat. Hal – hal yang diwawancara terkait berbagai program Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang saat ini sedang berjalan, untuk selanjutnya dihubungkan oleh peneliti dengan keterangan yang diberikan oleh beberapa pegawai dan masyarakat. Teknik wawancara yang penulis lakukan adalah Wawancara tidak terstruktur, yaitu penulis melakukan wawancara secara meluas.

## 3. Kuisisioner

Kuisisioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara memberi pertanyaan tertulis pada responden. Dalam penelitian ini, responden yang diberikan kuisisioner adalah pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dan masyarakat Kota Pekanbaru, Pertanyaan yang diberikan melalui kuisisioner berkaitan langsung dengan indikator variabel penelitian. Jadi untuk mengetahui kebenarannya dari hasil

wawancara dengan di lapangan, maka penulis menyebarkan kuesioner dengan supir truk yang sedang melakukan istirahat di rumah makan.

#### 4. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data dengan menggunakan fasilitas untuk mengabadikan sebuah momen. Baik foto, rekaman, dan lain-lain. Namun tidak bisa semua yang berkaitan dengan indikator variabel bisa di dokumentasi. Penulis mengambil rekaman hasil wawancara dengan pihak Dinas sekaligus melakukan dokumentasi foto juga dengan supir truk bertonase besar.

#### **G. Teknik Analisa Data**

Teknik analisa data yang digunakan oleh peneliti adalah metode statistik deskriptif. Menurut Sugiono (2012;147) statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi.

Teknik analisa ini juga suatu cara yang dilakukan untuk menganalisis data dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang terkumpul secara menyeluruh tentang suatu keadaan atau permasalahan yang terjadi pada obyek penelitian. Suatu analisa yang berusaha memberikan gambaran terperinci berdasarkan kenyataan atau fakta-fakta dilapangan untuk kemudian mengambil kesimpulan yang berlaku pada objek serta disajikan dalam bentuk penelitian yang didasarkan tata cara ilmiah.

## **H. Jadwal Kegiatan Penelitian**

Penelitian ini dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Adapun jadwal kegiatan penelitian ini dimulai dari tahun 2019 bulan Januari dan berakhir di tahun 2019 bulan Juni. Adapun rinciannya adalah sebagai berikut:



**Tabel III.2 : Perincian jadwal Kegiatan Penelitian Tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Kedalam Kawasan Kota Pekanbaru.**

No	Jenis Kegiatan	Bulan Dan Minggu Ke																							
		Januari				Februari				Maret				April				Mei				Juni			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Penyusunan Proposal	■	■	■	■																				
2	Ujian Proposal							■																	
3	Revisi Proposal									■	■	■	■												
4	Kuisisioner											■													
5	Rekomendasi survay												■												
6	Survay Lapangan													■	■	■	■								
7	Analisis data															■	■								
8	Penyusunan Laporan Hasil Penelitian.																	■	■	■	■				
9	Konsultasi Revisi Skripsi																			■					
10	Ujian Konferehensif Skripsi																			■					
11	Revisi Skripsi																				■				
12	Pengandaan Skripsi																							■	

Sumber : Olahan Penulis Tahun 2019

## **BAB IV**

### **DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN**

#### **A. Sejarah Ringkas kota Pekanbaru**

##### **1. Keadaan Geografis Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru merupakan salah satu daerah yang ada di Provinsi Riau yang menyandang predikat sebagai Ibukota Provinsi Riau. Sehingga dengan demikian Kota Pekanbaru adalah salah satu kegiatan perekonomian dan administrasi Provinsi Riau. Pekanbaru merupakan ibu kota Provinsi Riau dengan luas sekitar 632.26 km<sup>2</sup> dan secara astronomis terletak di antara 0° 25' - 0° 45' Lintang Utara dan 101° 14' – 101° 34' Bujur Timur. Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

- Di bagian utara Pekanbaru berbatasan dengan Kabupaten Siak,
- Di bagian timur berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan
- Di bagian selatan berbatasan dengan Kabupaten Pelalawan dan Kabupaten Kampar,
- Sedangkan di bagian barat berbatasan dengan Kabupaten Kampar.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1987 Tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari ± 62,96 Km<sup>2</sup> menjadi ± 446,50 Km<sup>2</sup>, terdiri dari 8 Kecamatan dan 45 Kelurahan/Desa. Dari hasil pengukuran/pematokan di lapangan oleh BPN Tk. I Riau maka ditetapkan luas wilayah kota Pekanbaru adalah 632,26 km<sup>2</sup>. Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk disegala bidang yang pada akhirnya meningkat pula tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan Lainnya.

Panjang jalan dalam Kota Pekanbaru yaitu 2.463 kilometer, hampir 25 persennya dalam keadaan rusak, dengan penambahan jumlah penduduk Kota Pekanbaru maka dapat diperkirakan bahwa penambahan jumlah kendaraan juga akan sangat pesat. Dengan demikian jika tidak didukung dengan kinerja yang baik dari pemerintah khususnya Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika maka kemacetan dan ketidak nyamanan dalam berkendara dikota Pekanbaru akan menjadi sesuatu hal yang harus di hadapi oleh masyarakat khususnya pengguna jalan raya. Hal ini sudah terlihat saat kita mulai memasuki kecamatan Tampan kota Pekanbaru khusus nya di simpang Garuda Sakti Panam, dengan penambahan penduduk yang pesat dan juga di iringi petambahan jumlah kendaraan bermotor di kota Pekanbaru, daerah tersebut selalu mengalami kemacetan hampir di sepanjang hari di mulai dari pagi hari sampai dengan sore hari hal ini di perparah dengan tidak berfungsinya Rambu lalu lintas (*traffic light*) yang ada di persimpangan tersebut. Dan juga dengan bebasnya kendaraan dengan ukuran besar yang masuk ke jalan Hr.Soebrantas yang memang di larang untuk kendaraan besar bertonase berat. Selain dari permasalahan tersebut di tambah lagi dengan terpusatnya perkembangan kota yang di utamakan disepanjang Jalan Jendral Sudirman maka sudah sangat terasa kesesakan serta kemacetan lalu lintas di kota pekanbaru.

Untuk lebih terciptanya tertib pemerintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas maka dibentuklah Kecamatan Baru dengan Perda Kota Pekanbaru No. 4 Tahun 2003 menjadi 12 Kecamatan yaitu Tampan, Bukit Raya, Marpoyan Damai, Lima puluh, Sail, Pekanbaru Kota, Sukajadi, Senapelan, Rumbai, Payung Sekaki, Rumbai Pesisir, Tenayan Raya dan Kelurahan/Desa baru dengan Perda tahun 2003 menjadi 58 kelurahan/desa.

Kota Pekanbaru dibelah oleh Sungai Siak yang mengalir dari barat ke timur. Memiliki beberapa anak sungai antara lain : Sungai Umban Sari, Air Hitam, Siban, Setukul, Pengambang, Ukui, Sago, Senapelan, Limau, Tampan dan Sungai Sail. Sungai Siak juga merupakan jalur perhubungan lalu lintas perekonomian rakyat pedalaman ke kota serta dari daerah lainnya.

Keadaan iklim Kota Pekanbaru pada umumnya beriklim tropis dengan suhu udara maksimum berkisar antara 34,1 derajat celcius sampai dengan 35,6 derajat celcius dan suhu minimum antara 20,2 derajat celcius sampai dengan 23,0 derajat celcius. Curah hujan antara 38,6 sampai dengan 435,0 mm/tahun dengan keadaan musim berkisar :

- Musim hujan jatuh pada bulan Januari s/d April dan September s/d Desember.
- Musim Kemarau jatuh pada bulan Mei s/d Agustus.

## **2. Keadaan Penduduk Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru merupakan kota berkembang sehingga menjadi salah satu kota tujuan bagi kaum pendatang untuk mengadu nasib di kota Pekanbaru. Seiring semakin banyaknya warga pendatang untuk menetap di kota Pekanbaru, pemerintah kota pekanbaru harus serius menghadapi dan menangani masalah kependudukan dimulai dari pendataan warga, penataan rumah penduduk, penyediaan lahan pekerjaan, serta penyediaan sarana dan prasarana baik disektor kesehatan, sektor pendidikan, tempat ibadah, fasilitas umum dan lainnya. Sehingga kesejahteraan penduduk kota Pekanbaru tetap terjamin.

Sebagian besar penduduk yang mendiami wilayah kota Pekanbaru adalah suku Melayu. Namun demikian juga terdapat suku lainnya yang merupakan

penduduk pendatang ke daerah ini seperti suku jawa, batak, minang dan sebagainya. Mata pencarian penduduk terutama ialah pegawai pemerintah maupun pegawai swasta dan pedagang.

Berikut ini merupakan jumlah distribusi data mengenai data penduduk menurut jenis kelamin di dua belas kecamatan yaitu Kecamatan Tampan, Payung Sekaki, Kecamatan Bukit Raya, Kecamatan Marpoyan Damai, Kecamatan Tenayan Raya, Kecamatan Sail, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Rumbai, Kecamatan Lima Puluh, Kecamatan Pekanbaru Kota, Kecamatan Senapelan Dan Kecamatan Rumbai Pesisir di kota Pekanbaru, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel IV.1 berikut ini :

**Tabel IV.1 : Distribusi Jumlah Data Penduduk Menurut Jenis Kelamin di Kota Pekanbaru Tahun 2013**

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1.	Tampan	89.344	86.290	175.634
2.	Payung Sekaki	36.546	38.707	74.253
3.	Bukit Raya	50.131	45.731	94.042
4.	Marpoyan Damai	69.399	61.149	120.598
5.	Tenayan Raya	56.559	55.470	112.029
6.	Sail	11.271	11.517	22.793
7.	Sukajadi	22.490	24.095	47.584
8.	Rumbai	35.582	32.144	66.943
9.	Lima Puluh	20.284	20.889	41.623
10.	Pekanbaru Kota	14.438	14.454	28.892
11.	Senapelan	17.694	22.852	36.014
12.	Rumbai Pesisir	34.321	32.722	67.033
<b>Jumlah</b>		<b>458.059</b>	<b>446.020</b>	<b>887.438</b>

*Sumber: Badan Statistik Kota Pekanbaru 2013*

Berikut ini merupakan jumlah distribusi data mengenai data penduduk menurut usia laki-laki dan perempuan di Kota Pekanbaru yang memiliki jumlah kecamatan sebanyak 12 kecamatan yaitu Kecamatan Tampan, Payung Sekaki, Kecamatan Bukit Raya, Kecamatan Marpoyan Damai, Kecamatan Tenayan Raya, Kecamatan Sail, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Rumbai, Kecamatan Lima Puluh, Kecamatan Pekanbaru Kota, Kecamatan Senapelan Dan Kecamatan Rumbai Pesisir di kota Pekanbaru, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel IV.2 : Distribusi Jumlah Data Penduduk Menurut Usia di Kota Pekanbaru Tahun 2013**

No	Kecamatan	0-6	7-12	13-15	16-17	18	19-24	>24
1.	Tampan	30.077	18.880	9.110	6.715	4.472	30.321	76.022
2.	Payung Sekaki	21.897	6.646	7.076	16.915	8.707	8.556	19.157
3.	Bukit Raya	18.226	9.089	4.504	3.110	2.022	16.425	46.355
4.	Marpoyan Damai	26.422	10.187	9.547	25.262	11.891	7.436	36.099
5.	Tenayan Raya	22.196	13.208	18.316	2.556	904	13.990	71.300
6.	Sail	7.137	4.945	2.518	1.355	1.156	8.667	20.006
7.	Sukajadi	4.675	7.500	3.704	2.932	1.652	3.580	29.320
8.	Rumbai	11.869	8.831	3.220	2.587	1.188	7.523	31.285
9.	Lima Puluh	5.281	4.742	2.219	1.459	739	5.138	22.232
10.	Pekanbaru Kota	2.570	1.907	1.663	894	481	2.589	19.116
11.	Senapelan	4.424	3.731	1.835	1.329	688	5.172	18.835
12.	Rumbai Pesisir	9.355	7.257	3.489	2.900	1.611	8.558	30.523

<b>Jumlah</b>	<b>190.551</b>	<b>99.923</b>	<b>67.201</b>	<b>68.014</b>	<b>35.511</b>	<b>117.952</b>	<b>420.250</b>
---------------	----------------	---------------	---------------	---------------	---------------	----------------	----------------

*Sumber: Badan Statistik Kota Pekanbaru 2013*

Sebagin besar penduduk yang mendiami wilayah kota Pekanbaru adalah suku Melayu. Namun demikian juga terdapat suku lainnya yang merupakan penduduk pendatang kedaerah ini seperti suku jawa, batak, minang dan sebagainya. Mata pencaharian penduduk terutama ialah pegawai pemerintah maupun pegawai swasta dan pedagang.

### **3. Pemerintahan Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru dipimpin oleh seorang walikota yang diangkat oleh Gubernur. Penyelenggaraan roda pemerintahan kota Pekanbaru dipusatkan pada kantor Gubernur kota Pekanbaru, susunan organisasi pemerintahan dan pelayanan kepada masyarakat di kota Pekanbaru terdiri dari unsur walikota, wakil walikota, sekretaris walikota dan masing-masing kepala seksi yaitu seksi pemerintahan, seksi ketentraman dan ketertiban, seksi pembangunan dan kelompok jabatan fungsional.

Kota Pekanbaru memiliki dua belas kecamatan yaitu Kecamatan Tampan yang terdiri dari empat kelurahan yaitu Kelurahan Simpang Baru, Kelurahan Sidomulyo Barat, Kelurahan Tuah Karya Dan Kelurahan Delima. Kecamatan Payung Sekaki yang terdiri dari empat kelurahan yaitu kelurahan Labuh Baru Timur, kelurahan tampan, kelurahan air hitam, kelurahan labuh baru barat. Kecamatan Bukit Raya yang terdiri dari empat kelurahan yaitu kelurahan simpangtiga, kelurahan tangkerang selatan, kelurahan tangkerang utara dan kelurahan tangkerang labuai. Kecamatan marpoyan damai yang terdiri dari lima kelurahan yaitu kelurahan tangkerang tengah, kelurahan tangkerang barat,

kelurahan maharatu, kelurahan sidomulyo timur dan keluarahn wonorejo. Kecamatan Tenayan Raya yang terdiri dari empat kelurahan yaitu kelurahan Kulim, kelurahan Tangkerang Timur, kelurahan Rejosari dan kelurahan Sail. Kecamatan Sail yang memiliki tiga kelurahan yaitu kelurahan Cita raya, kelurahan Suka maju dan kelurahan Suka Mulia.

Kecamatan Sukajadi terdiri dari tujuh kelurahan yaitu kelurahan Kampung tengah, kelurahan Kampung Melayu, kelurahan Kendungsari, Kelurahan Harjosari, kelurahan Sukajadi dan kelurahan pulau karam. Kecamatan Rumbai yang terdiri dari lima kelurahan yaitu kelurahan Lembun sari, kelurahan muarafajar, kelurahan rumbai bukit, kelurahan palas dan kelurahan sri meranti. Kecamatan Lima Puluh yang terdiri dari empat kelurahan yaitu kelurahan Rintis, Kelurahan Sekip, kelurahan Tanjung Rhu dan kelurahan pesisir. Kecamatan Pekanbaru Kota yang terdiri dari enam kelurahan yaitu kelurahan Simpang tiga, kelurahan Sumahilang, kelurahan Tanah datar, kelurahan Kota baru, kelurahan Suka Ramai dan Kelurahan Kota Tinggi. KecamatanRumbai pesisir yang terdiri dari enam kelurahan yaitu kelurahan meranti pendek, kelurahan limbungan, kelurahan lembah sari, kelurahan limbungan baru dan kelurahan tebing tinggi okura. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

**Tabel IV.3 : Nama Kecamatan Beserta Nama Kelurahan Di Kota Pekanbaru**

No	Nama Kecamatan	Nama Kelurahan
1	2	3
1.	Kecamatan Tampan	a. Simpang baru b. Sidomulyo barat c. Tuah karya d. Delima

2.	Kecamatan Payung Sekaki	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Labuh Baru Timur</li> <li>b. Tampan/</li> <li>c. Air hitam</li> <li>d. Labuh baru barat</li> </ul>
3.	Kecamatan Bukit Raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Simpang tiga</li> <li>b. Tangkerang Selatan</li> <li>c. Tangkerang Utara</li> <li>d. Tangkerang Labuai</li> </ul>
<b>No</b>	<b>Nama Kecamatan</b>	<b>Nama Kelurahan</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
4.	Kecamatan Marpoyan Damai	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Tangkerang Tengah</li> <li>b. Tangkerang Barat</li> <li>c. Maharatu</li> <li>d. Sidomulyo Timur</li> <li>e. Wonorejo</li> </ul>
5.	Kecamatan Tenayan Raya	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Kulim</li> <li>b. Tangkerang Timur</li> <li>c. Rejosari</li> <li>d. Sail</li> </ul>
6.	Kecamatan Sail	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Cita Raja</li> <li>b. Suka Maju</li> <li>c. Suka Mulia</li> </ul>
7.	Kecamatan Lima Puluh	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Rintis</li> <li>b. Sekip</li> <li>c. Tanjung Rhu</li> <li>d. Pesisir</li> </ul>
8.	Kecamatan Pekanbaru Kota	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Simpang empat</li> <li>b. Sumahilang</li> <li>c. Tanah Datar</li> <li>d. Kota Baru</li> <li>e. Suka Ramai</li> <li>f. Kota Tinggi</li> </ul>
9.	Kecamatan Senapelan	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Padang Bulan</li> <li>b. Padang Terubuk</li> <li>c. Sago</li> <li>d. Kampung dalam</li> <li>e. Kampung Bandar</li> <li>f. Kampung Baru</li> </ul>
10.	Kecamatan Sukajadi	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Jatirejo</li> <li>b. Kampung tengah</li> <li>c. Kampung melayu</li> <li>d. Kendungsari</li> <li>e. Harjosari</li> <li>f. Sukajadi</li> <li>g. Pulau koran</li> </ul>

11.	Kecamatan Rumbai	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Limbunsari</li> <li>b. Muara fajar</li> <li>c. Rumbai bukit</li> <li>d. Palas</li> <li>e. Sri meranti</li> </ul>
12.	Kecamatan Rumbai Pesisir	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Meranti Pandek</li> <li>b. Limbungan</li> <li>c. Lembah sari</li> <li>d. Lembah damai</li> <li>e. Limbungan baru</li> <li>f. Tebing tinggi okura</li> </ul>

*Sumber : Pekanbaru Dalam Angka, 2014*

### **B. Sejarah Ringkas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.**

Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berdiri pada tanggal 28 Oktober 1998 sesuai dengan surat Menteri Perhubungan sebagai Intansi yang melaksanakan tugas serta fungsi dalam memajukan kehidupan masyarakat di sektor perhubungan baik darat, laut, maupun udara dalam rangka memajukan perekonomian di indonesia khususnya kota Pekanbaru sebagai mana yang tertuang dalam tujuan pembangunan nasional. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dulunya bernama Dinas LLAJ ( Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ), kemudian adanya UU No.22 Tahun 1999 dan PP.25 Tahun 2000 yang menjadi dasar Otonomi Daerah, terbitlah Perda No.7 Tahun 2001 yang membuat Dinas ini berganti nama menjadi Dinas Perhubungan kota Pekanbaru. Penyempurnaan UU No.22 Tahun 1999 oleh UU.32 Tahun 2004 serta PP No.38 Tahun 2007, PP No.41 Tahun 2007, Perda No.8 Tahun 2008 dan Perwako No.8 Tahun 2009 Setelah pergantian peraturan-peraturan tersebut maka Dinas Perhubungan kota Pekanbaru kembali di ganti menjadi Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika kota Pekanbaru atau Dishubkominfo kota Pekanbaru dan saat ini kembali di rubah menjadi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan pembantuan. Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :

- a. Perumusan kebijakan teknis dibidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang Perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional;
- d. Pelaksanaan pelayanan teknis administratif Dinas;
- e. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Susunan perangkat organisasi aparatur Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terdiri dari :

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI DAN TATA KERJA  
DINAS PERHUBUNGAN KOTA PEKANBARU



Unsur Pimpinan yaitu : Kepala Dinas

1. Unsur Pembantu Pimpinan yang terdiri dari :

1.1 Sekretaris; yang membawahi :

1.5.1.1 Sub Bagian Umum dan Kepegawaian

1.5.1.2 Sub Bagian Keuangan

1.2 Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu lintas, yang membawahi :

1.5.2.1 Seksi Manajemen dan Kebutuhan Lalu lintas Jalan dan Perairan

1.5.2.2 Seksi Rekayasa dan Fasilitas Lalu lintas Jalan dan Perairan

1.5.2.3 Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan

1.3 Bidang Angkutan, yang membawahi :

1.5.3.1 Seksi Angkutan Orang

1.5.3.2 Seksi Angkutan Barang, Terminal dan Perairan

1.5.3.3 Seksi Bimbingan dan Penyuluhan Angkutan

1.4 Bidang Keselamatan Teknik Sarana dan Prasarana, yang membawahi :

1.5.4.1 Seksi Teknik Sarana dan Prasarana Jalan

1.5.4.2 Seksi Penerangan Jalan

1.5.4.3 Seksi Teknik Keselamatan Jalan dan Perairan

1.5 UPT yang terdiri dari :

1.5.5.1 UPT Pengujian Kendaraan Bermotor

1.5.5.2 UPT Parkir

1.5.5.3 UPT Pengelolaan Trans Pekanbaru

1.5.5.4 UPT Pelabuhan Pekanbaru

2.1.1 Tugas dan fungsi

Kepala dinas

Kepala Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Walikota dalam melaksanakan urusan pemerintahan dibidang Perhubungan dan tugas pembantuanlainnya.

Kepala dinas perhubungan dalam melaksanakan tugas menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan kewenangan daerah dalam bidangperhubungan dan tugas pembantuan yang diberikan oleh pemerintah.

- b. Pengoordinasian dan memimpin seluruh kegiatan aparat dan staf dinas.
- c. Penyusunan rencana dan program bidang perhubungan.
- d. Penyusunan kebijakan pelaksanaan perhubungan.
- e. Pelaksanaan koordinasi, pengendalian dan pengawasan serta evaluasi pelaksanaan tugas sekretariat, bidang angkutan, manajemen dan rekayasa lalu lintas serta keselamatan teknik sarana dan prasarana.
- f. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sekretaris :

Sekretaris mempunyai tugas perencanaan, penyusunan, perumusan dan pelaksanaan program kerja Sekretariat berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sekretaris dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyelenggarakan fungsi :

- a. Pelaksanaan koordinasi penyusunan rencana kerja Dinas Perhubungan. Perencanaan, penyusunan, perumusan dan pelaksanaan serta mengkoordinir pelaksanaan program reformasi birokrasi.
- b. Penyelenggaraan kegiatan administrasi umum dan kepegawaian, keuangan, penatausahaan aset dan perlengkapan serta penyusunan program.
- c. Pelaksanaan tugas mewakili kepala dinas apabila yang bersangkutan berhalangan atau tidak berada di tempat. Pengoordinasian dan pelaksanaan pelayanan dan pengaturan rapat dinas, upacara serta keprotokolan.
- d. Pengoordinasian, pembinaan, perumusan laporan tahunan dan evaluasi setiap bidang sebagai pertanggungjawaban.
- e. Pengoordinasian dan pembinaan pemeliharaan kebersihan, ketertiban dan keamanan kantor dan lingkungannya, kendaraan dinas serta perlengkapan gedung kantor.
- f. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.
- g. Sekretariat terdiri dari :

- h. Sub bagian umum.
- i. Sub bagian keuangan.
- j. Setiap Sub Bagian dipimpin oleh seorang Kepala Sub Bagian yang berada dibawah dan bertanggungjawab kepada sekretaris.

**Tabel IV.4. Tingkat pendidikan, golongan, dan jabatan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.**

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah Pegawai
1	Doktor (S-3)	0
2	Pasca Sarjana (S-2)	9
3	Sarjana (S-1)	35
4	Diploma (D-3)	3
5	Diploma (D-2)	1
6	S L T A	41
7	S L T P	2
8	S D	-
<b>Jumlah</b>		<b>91</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

No	Golongan	Jumlah
1	IV	5
2	III	52
3	II	34
4	I	-
<b>JUMLAH</b>		<b>91</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

No	Jabatan	Jumlah
1	Esselon II B (Kepala Dinas)	1
2	Esselon III A (Sekretaris)	1
3	Esselon III B ( Kepala Bidang)	3
4	Esselon IV A (Kassubag/Kasie/Ka UPT)	11
5	Esselon IV B (Kassubag TU UPT)	4
6	Staf (Termasuk CPNS)	71
<b>Jumlah</b>		<b>91</b>

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

Seiring dengan pertambahan jumlah penduduk Kota Pekanbaru yang mana membutuhkan peningkatan pelayanan khususnya di bidang transportasi maka hal

ini merupakan suatu tantangan dan sekaligus suatu peluang dalam pengembangan pelayanan transportasi baik bagi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru maupun bagi stake holder lainnya.

Tantangan yang paling menonjol adalah pemenuhan kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi, baik untuk jarak dekat, menengah maupun jarak jauh. Untuk kebutuhan transportasi jarak dekat peluang ini sudah ditangkap dengan maraknya angkutan rakyat berupa sepeda motor ojek maupun becak. Untuk jarak menengah (dalam kota) nampaknya hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengingat banyaknya penumpang angkutan kota yang beralih menggunakan sepeda motor sehingga sedikit banyak mempengaruhi kelangsungan usaha jarak menengah ini.

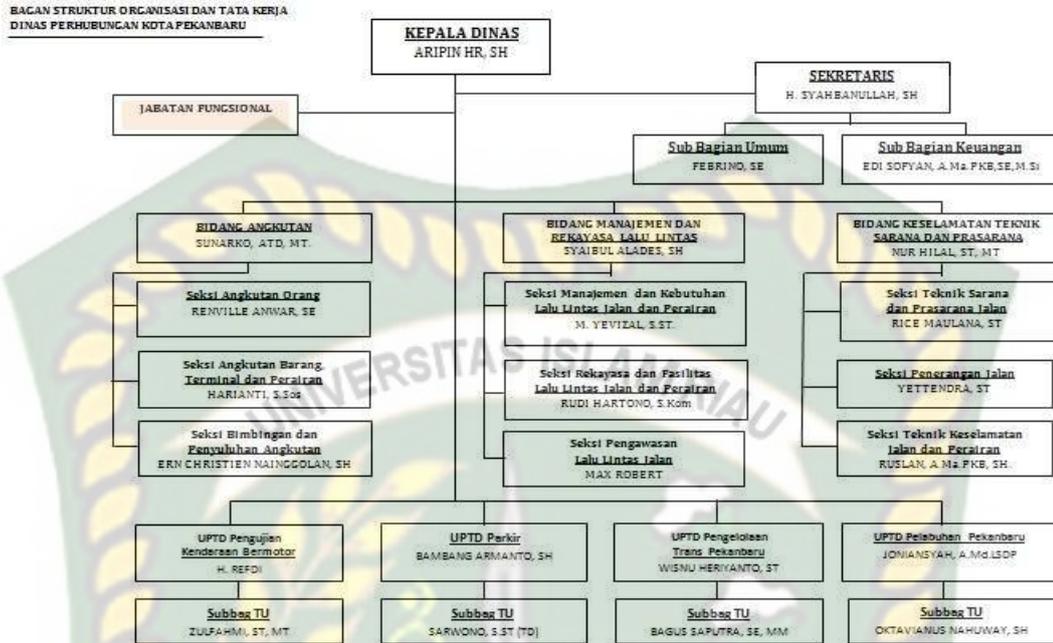
Sedangkan untuk pelayanan angkutan jarak jauh nampaknya ada pergeseran pemilihan moda angkutan khususnya untuk kelas menengah ke atas (kelas angkutan umum eksekutif) dari angkutan massal (bus dan kereta api) beralih kepada kendaraan yang lebih kecil (travel). Peluang pengembangan pelayanan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam menangani masalah transportasi ini cukup terbuka, khususnya untuk angkutan jarak menengah (dalam kota). Hal ini dimungkinkan dengan strategi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang mencoba mengembangkan sarana angkutan umum massal (SAUM) beserta feeder.

### **C. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika kota Pekanbaru.**

Dalam sebuah instansi baik instansi pemerintahan maupun instansi bisnis, yang disebut sebuah organisasi haruslah ada sebuah susunan yang dipakai sebagai dasar dalam pembagian tugas agar dapat dilakukan dengan baik dan lebih terkoordinir. Dan susunan ini dapat di sebut sebagai struktur organisasi. Yang mana bidang pengawasan dan pengendalian lalu lintas sebagai organisasi /lembaga pemerintah negara yang memiliki struktur organisasi yang di maksud.

Struktur organisasi akan tampak lebih jelas apabila digambarkan dalam bentuk bagan organisasi, yang dimaksud dengan bagan organisasi yaitu satu gambaran dari struktur organisasi yang menunjukkan hubungan, saluran, aliran organisasi yang syah, dalam mencapai tujuan organisasi itu sendiri. Dalam sebuah struktur organisasi dapat dilihat secara jelas dan terperinci tentang pembagian wewenang dan tanggung jawab atas pekerjaan setiap orang dalam suatu organisasi tersebut, jadi struktur organisasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam lembaga pemerintahan negara. karena pentingnya pendelegasian wewenang yang jelas merupakan konsekuen dan keterbatasan seseorang dalam memimpin suatu organisasi. Sementara pendelegasian wewenang umumnya tercermin pada struktur organisasi pemerintah negara tersebut. Dan selanjutnya struktur organisasi yang ada pada Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika kota Pekanbaru dapat dilihat pada bagan IV.4 dibawah berikut:

**Gambar IV.2 : Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.**



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018

## **BAB V**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Identitas Responden**

Dalam menentukan hasil penelitian penulis yang sangat berperan penting adalah responden, karena dari dalam penelitian ini mengangkat masalah tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru, jadi data-data yang di dapat dalam penelitian ini bersumber dari masyarakat dan juga penulis melakukan wawancara dengan pegawai Dinas Perhubungan dan menyebarkan kuisisioner sebanyak 20 responden untuk pemilik supir/truck.

Sehubungan dengan penelitian tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru, maka penulis akan memaparkan kriteria responden mulai dari jenis kelamin, usia, dan Pendidikan. Identitas responden ini diperlukan untuk mempermudah penulis dalam mengolah data yang di sajikan dalam bentuk tabel. Selain itu penulis menilai bahwa pentingnya penulis untuk mengetahui usia dan pendidikan responden, karena hal ini akan dapat mempengaruhi cara pandang mereka terhadap penelitian penulis. Berikut ini penjelasan lebih lanjut tentang identitas responden.

#### **I. Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

Dari hasil penelitian tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru, serta dengan cara penyebaran kuesioner maka identitas responden

penelitian yang digunakan berdasarkan jenis kelamin berikut ini:

**Tabel V.1 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Jenis Kelamin Supir Truck**

No	Klasifikasi Responden	Jumlah	Persentase %
1	Laki-Laki	20	100%
2	Perempuan	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari tabel V.1 diatas dapat dilihat bahwa responden Supir Truck yang dijadikan sampel dalam penelitian yang membahas tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru adalah dominannya laki-laki dengan jumlah 20 orang dengan persentase 100% dari Total keseluruhan responden mencapai 20 Orang responden, hal ini dikarenakan pada umumnya supir truck adalah laki-laki.

## **2. Identitas Responden Berdasarkan Latar Belakang Usia**

Identitas ke dua yang penulis peroleh dari lapangan adalah berdasarkan latar belakang usia. Usia merupakan salah satu penentu dalam pelaksanaan penelitian ini, karena semakin matang usia seseorang maka cara berfikirnya pun tentunya sudah berbeda dengan seseorang yang belum memiliki cukup umur. Dari hasil penelitian tentang tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru, serta dengan cara penyebaran kuisisioner yang dilakukan oleh peneliti, maka identitas responden penelitian yang digunakan berdasarkan latar belakang usia berdasarkan tabel berikut ini:

**Tabel V.2 : Klasifikasi Responden Menurut Latar Belakang Usia Supir Truck**

No	Klasifikasi Responden	Frekuensi	Persentase %
1	20-30 Tahun	3	15%
2	31-40 Tahun	9	45%
3	41-50 Tahun	5	25%
4	>50 Tahun	3	15%
<b>Jumlah</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari tabel V.2 diatas dinyatakan bahwa responden dari Supir Truck, responden yang paling banyak, usia 31-40 Tahun sebanyak 9 orang (45%) dan usia pada 41-50 Tahun yang berjumlah 5 orang (25%), sedangkan usia paling minim adalah 20-30 Tahun dan >50 sebanyak masing-masing 3 orang (15%). Hal ini dikarenakan karena pada umur 31-40 Tahun adalah umur yang produktif untuk bekerja.

### **3. Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan**

Dan identitas yang ketiga yang penulis dapatkan dari lapangan berdasarkan latar belakang pendidikannya, rata-rata responden memiliki pendidikan SMA. Pendidikan sangat mempengaruhi cara sudut pandang seseorang, baik itu dalam memberikan pendapat maupun dalam melakukan suatu tindakan. Dari hasil penelitian tentang tentang Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru, serta dengan cara penyebaran kuisisioner yang dilakukan oleh peneliti, maka identitas responden penelitian yang digunakan berdasarkan latar belakang Jenjang Pendidikan berdasarkan tabel berikut ini:

**Tabel V.3 : Klasifikasi responden menurut latar belakang Jenjang Pendidikan Supir Truck**

No	Klasifikasi Responden	Frekuensi	Persentase %
1	SD	2	10%
2	SMP	6	30%
3	SMA	12	60%
4	Diploma	-	0%
5	Sarjana S1/S2	0	0%
<b>Jumlah</b>		<b>20</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari tabel di atas dapat dijelaskan bahwa pendidikan terakhir responden Supir Truck adalah yang menjadi sampel dalam penelitian yang berjudul Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru dominannya adalah pendidikan SMA yaitu berjumlah 12 orang (60%), responden yang memiliki pendidikan SMP berjumlah 6 orang (30%), sedangkan responden yang paling minim memiliki pendidikan SD yaitu berjumlah 2 orang (10%).

**B. Hasil Dan Pembahasan Dari Indikator Variabel Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

Observasi adalah sebagai pengamatan yang sistematis berkenaan dengan perhatian terhadap fenomena-fenomena yang nampak. Perhatian yang dimaksud yaitu harus diberikan kepada unit kegiatan yang diamati terjadi (Harbani Pasolong (2013 : 131). Ada beberapa indikator yang akan penulis paparkan di dalam penelitian yang berjudul Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru adalah berdasarkan teori dari Dunn (dalam Subarsono,

2013:126). Dan indikator-indikator yang akan penulis gunakan dalam mencari hasil dari penelitian ini yang pertama adalah: Efektivitas, Kecukupan, Pemerataan, Responsivitas, Ketepatan. Dan di dalam setiap indikatornya akan di lengkapi dengan tiap-tiap sub indikator yang berguna sebagai alat untuk menentukan item penilaian yang akan penulis gunakan dalam mencari jawaban dan hasil dari penelitian. Dan untuk mengetahui hasil dari indikator pertama yaitu pembahas akan menganalisis tentang indicator Efektivitas maka penulis akan menyajikannya dalam bentuk tabel dan juga penjelesan-penjelasan yang di dukung dengan hasil wawancara yang penulis lakukan baik di kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Berikut hasil penelitian penulis yang disajikan dalam bentuk tabel:

### **1. Efektivitas**

Efektivitas merupakan pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya. Menurut Ravianto dalam Masruri (2014:11) efektivitas adalah seberapa baik pekerjaan yang dilakukan, sejauhmana orang menghasilkan keluaran sesuai dengan yang diharapkan. Ini berarti bahwa apabila suatu pekerjaan dapat diselesaikan dengan perencanaan, baik dalam waktu, biaya maupun mutunya, maka dapat dikatakan efektif. Jadi efektivitas merupakan hasil dari pekerjaan yang dilakukan seseorang. Dapat dikatakan efektif jika pekerjaannya tepat pada waktu, biaya, serta kualitasnya.

Di dalam indikator ini ada dua poin penilaian sebagai pendukung indikator pertama ini yaitu, pelaksanaan kegiatan sosialisasi terkait peraturan daerah, dan pelaksanaan pengawasan secara langsung.

**Tabel V.4 : Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Sub Indiaktor	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Pelaksanaan Kegiatan Sosialisasi Terkait Peraturan Daerah	2 (10%)	13 (65%)	5 (%)	20 (100%)
2	Pelaksanaan Pengawasan Secara Langsung Di Lapangan	2 (10%)	11 (55%)	7 (36%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>4</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>40</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>2</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>10%</b>	<b>60%</b>	<b>30%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Berdasarkan penjelasan pada tabel di atas, dapat di lihat bahwa jawaban yang di berikan oleh Pemilik/Pengendaran Truk bertonase besar yang ada pada kategori “Baik” adalah sebanyak 2 orang responden (10%), adapun alasan yang diberikan oleh responden untuk jawaban ini adalah, bahwa di lapangan telah di temukan petugas yang melakukan pengawasan, meskipun tidak secara rutin berada di lokasi tersebut. Akan tetapi meskipun demikian, pelaksanaan pengawasan yang dilakukan tidak di tindak lanjuti dengan proses penertiban, sehingga responden mengaku bahwa mereka dapat saja lewat dengan mudah dan masuk ke daerah jalan kota.

Dan jawaban selanjutnya yang diberikan oleh responden adalah jawaban ‘Cukup Baik’ dimana jumlah responden yang memberikan jawaban untuk kategori ini adalah sebanyak 12 responden (60%), adapun alasan yang diberikan

responden terhadap jawaban ini yaitu mengatakan bahwa proses pelaksanaan sosialisasi memang tidak secara terang-terangan dilakukan, akan tetapi mereka mengakui bahwa rambu-rambu telah tersedia, tetapi memang mereka sengaja untuk curi-cuti kesempatan demi menghemat waktu dan biaya tanpa harus memutar jalan yang bisa memakan waktu 2 kali lipat lamanya.

Sementara untuk responden supir truck yang memberikan jawaban pada kategori “Kurang Baik” berjumlah sebanyak 6 Orang responden (30%), jawaban ini tentunya memiliki alasan yang diberikan oleh responden tersebut, dimana alasannya adalah bahwa mereka tidak mengetahui proses sosialisasi dan juga proses pengawasan yang dilakukan dilapangan.

Selanjutnya penulis akan menyajikan hasil wawancara penulis dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dimana dalam hal ini di wakilkkan oleh Ruslan, selaku Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dimana beliau memberikan penjelasan terkait dengan proses sosialisasi dan juga pengawasan yang dilakukan dilapangan yang berkaitan dengan mobil bertonase besar. Adapun tanggapan beliau adalah sebagai berikut:

“Peraturan tentang mobil-mobil besar itu memang sudah di tetapkan, dan tidak boleh masuk ke kawasan perkotaan, adapun tipe-tipe mobil besar yang tidak diperbolehkan masuk ke dalam kawasan perkotaan adalah mobil angkutan barang bertonase besar seperti truck sumbu 2, truk sumbu 3, tanki sumbu 2, tanki sumbu 3, *tractor head*, kereta tempelan, dan kereta gandengan dengan catatan lagi mobil-mobil yang telah disebutkan sama sekali tidak boleh masuk ke dalam kawasan perkotaan apabila tidak memiliki izin dan kapasitas beban melebihi kapasitas beban jalan khususnya dalam area pekrotaan. Dan salah satu yang rawan memang benar adalah jalan HR.Soebrantas Panam, dan sosialisasi sudah pernah kita lakukan disana dengan memasang rambu lalu lintas dan juga menempek spanduk di persimpangan tersebut” (Wawancara 29 Oktober 2018, Ruslan Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan)

Selanjutnya adalah jawaban yang yang diberikan berkaitan dengan proses pengawasan secara langsung di lapangan, dimana jawaban terhadap pertanyaan ini diberikan oleh Bambang Armanto, yang mewakili pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, adapun jawabannya adalah sebagai berikut:

“Proses pengawasan secara langsung dilapangan sudah kita lakukan dan terlaksana dengan baik. Selain proses pengawasan ada beberapa program yang kami laksanakan dalam menertibkan mobil bertonase besar ini yaitu melakukan sosialisasi kepada supir truk bertonase besar tentang peraturan waktu yang diperbolehkan masuk ke kawasan perkotaan, beban mobil harus sesuai dengan beban jalan, dan jalan-jalan *by pass* (jalan khusus untuk mobil bertonase besar). Selain melakukan sosialisasi adapun program yang kami lakukan adalah melakukan patroli hal inilah yang dikatakan pengawasan secara langsung, patroli ini kami lakukan 3 (kali) dalam 1 minggu hal ini untuk mencegah ataupun mengawasi mobil-mobil besar yang lolos masuk ke dalam kawasan Kota Pekanbaru. Selanjutnya Program yang dilaksanakan dalam penertiban ini adalah dengan melakukan pengawasan dan pengertiban di pos-pos penjagaan pada titik-titik simpul yang telah di tentukan yaitu pos barat (perbatasan Pekanbaru-Kampar) dan Garuda Sakti (Simpang Empat Panam), masing-maisng pos kami tugaskan 12 personil. Untuk pembuktiannya maka saudara dapat melihat ke lokasi secara langsung, khususnya untuk JL.HR.Soebrantas yang berada di panam ujung persimpangan JL.Garuda Sakti, disana terdapat pos yang disediakan untuk personil Dinas Perhubungan melakukan penjagaan, tentunya untuk proses ini juga dilakukan koordinasi dengan pihak kepolisian selaku pihak yang berwenang untuk melakukan penindakan hukum, dan program yang terakhir adalah pemberian sanksi kepada supir yang melanggar rambu-rambu dan ketentuan peraturan Lalu Lintas Jalan” (Wawancara 29 Oktober 2018, Bambang Armanto, Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas)

Jawaban yang telah penulis dapatkan di atas juga dilengkapi dengan jawaban lain yang juga penulis dapatkan dengan melakukan wawancara, dimana dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan perwakilan Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru yang diwakilan oleh Roni Amriel, dan adapun jawaban yang beliau berikan adalah sebagai berikut:

“Proses ini yang saya kurang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ini, tidak ada koordinasi yang mereka lakukan, tidak jelas, melakukan pengawasan hanya sebelah pihak saja, seharusnya mereka berkoordinasi dengan kepolisian dan bisa melakukan penjagaan disana, apabila mereka tidak melakukan koordinasi, bagaimana proses penindakannya, kan yang berwenang untuk menidak hukum adalah kepolisian. Saya rasa itu yang bisa saya komentari dan saran dari saya”. (Wawancara Tanggal 30 Oktober 2018, Roni Amriel)

Berdasarkan hasil observasi yang memang sudah penulis lakukan dilapangan, penulis menemukan fakta bahwa proses pengawasan yang dilakukan oleh pihak Dinas perhubungan Kota Pekanbaru memang sudah terlaksana dilapangan, khususnya di daerah JL.Hr. Soebrantas Panam, akan tetapi yang menjadi perhatian dari penulis adalah proses sosialisasi yang menurut penulis tidak tampak atau tidak terlihat dilapangan, dimana jalan-jalan juga masih minim akan rambu-rambu larangan yang harusnya dapat di lihat supir dengan jelas. Dengan hal ini tentunya penulis berharap kedepannya pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dapat lebih mengoptimalkan peran mereka di dalam mengurangi angka kendaraan bertonase besar dan juga berat yang masuk ke kawasan kota Pekanbaru, sehingga menjadi salah satu penyebab rusaknya jalan dan menyebabkan kemacetan di jalan-jalan kota yang memang tidak boleh dilalui.

Jadi dari kegiatan sosialisasi yang harus di laksanakan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah dengan memberikan himbaun ataupun peringatan kepada supir truk yang melakukan pelanggaran, tetapi jika dilihat dari observasi penulis bahwa tidak adanya himbuan ataupun teguran yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Dan untuk kegiatan Pengawasan secara langsung, Dinas Perhubungan melakukan koordinasi dengan pihak Satlantas, untuk melakukan patroli atau

mengawasi dari pos-pos penjagaan, tetapi berdasarkan hasil observasi penulis bahwa tidak terdapatnya personil baik dari Dinas Perhubungan maupun dari Satlantas Kota Pekanbaru, melakukan Patroli ataupun melakukan pengawasan pada pos-pos penjagaan.

Jadi berdasarkan hasil kuesioner, wawancara dan hasil observasi penulis dapat ditarik kesimpulan sementara tentang program kinerja yaitu melakukan sosialisasi dan melakukan pengawasan secara langsung belum di laksanakan secara efektif, atau dapat dikatakan Cukup Terlaksana.

## **2. Efisiensi**

Efisiensi merupakan suatu ukuran dalam membandingkan rencana penggunaan masukan dengan penggunaan yang direalisasikan atau perkataan lain penggunaan yang sebenarnya. Jadi efisiensi ini lebih ke penggunaan sumber daya yang digunakan untuk melaksanakan sebuah kebijakan. jika anggarannya mencukupi atau memadai maka, pelaksanaan suatu kebijakan seperti pengawasan mobil bertonase besar bisa dilaksanakan di lapangan, dan hasilnya pun sesuai dengan yang diharapkan. Efisien lebih tepatnya adalah masalah tepat waktu, anggaran yang digunakan sesuai dengan kebutuhan yang diperlukan, tidak melebihi batas anggaran dan tidak kurang, dapat dikatan pas sehingga tidak terjadi dampak yang negative terhadap penggunaan anggaran terutama.

Selanjutnya penulis akan menyajikan hasil penelitian yang membahas tentang indikator yang ke dua yaitu indikator yang membahas tentang “Efisiensi” yang memiliki pembahasan pada masing-masing Sub Item Penilaian, dan adapun pembahasannya adalah sebagai berikut:

**Tabel V.5 : Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Sub Indiator	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Tidak Baik	
1	Ketersediaan Anggaran/Biaya	2 (10%)	12 (60%)	6 (30%)	20 (100%)
2	Pelaksanaan Pengawasan dilakukan Optimal Sesuai dengan Anggaran/Biaya	2 (10%)	11 (55%)	7 (35%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>4</b>	<b>23</b>	<b>13</b>	<b>40</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>2</b>	<b>11.5</b>	<b>6.5</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>10%</b>	<b>57.5%</b>	<b>32.5%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari hasil tanggapan responden di atas dapat di lihat bahwa jawaban yang diberikan oleh responden Pemilik / Supir truk bertonase besar adalah sebagai berikut, dimana jawaban yang pertama adalah untuk kategori “Baik” dengan jumlah responden yang memberikan jawaban adalah sebanyak 2 Orang (10%), adapun alasan responden memberikan jawaban ini adalah dikarenakan responden tersebut pasti adanya biaya dalam melaksanakan suatu kebijakan, khususnya dalam melaksanakan pengawasan di lapangan. Dan berdasarkan optimal atau tidaknya suatu pelaksanaan pengawasan bisa dilakukan apabila adanya anggaran atau biaya yang memadai.

Jawaban selanjutnya adalah jawaban yang diberikan responden untuk kategori “Cukup Baik” dimana jumlah responden untuk kategori ini adalah

sebanyak 11.5 orang responden dengan persentase (57.5%). Adapun alasan yang diberikan oleh responden adalah suatu tugas atau pelaksanaan dari kebijakan dapat dilakuka apabila ada biaya yang mencukupi. Jadi maksimal suatu pekerjaannya pasti berhubungan dengan anggaran/biaya. Responden menilai kita sendiri saja apabila ditugaskan apabila di atur dalam undang, tetapi tidak ada anggaran yang jelas, pasti kerjaan kita tidak maksimal atau optimal dalam mencapai target.

Dan jawaban yang terakhir adalah pada kategori “Kurang Baik” berjumlah sebanyak 6.5 Orang responden (32.5%), dimana alasan untuk jawaban pada kategori ini responden mengatakan bahwa anggaran untuk melakukan pelaksanaan pengawasan di lapangan belum cukup memadai.

Selanjutnya penulis akan menyajikan hasil wawancara penulis dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dimana dalam hal ini diwakilkan oleh Ruslan, selaku Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dimana beliau memberikan penjelasan terkait dengan ketersediaan rambu lalu lintas dan menyediakan personil pengawas di lapangan, Adapun tanggapan beliau adalah sebagai berikut:

“Setiap kebijakan yang dibuat pasti disertai dengan terselenggaranya anggaran. Kalau untuk pelaksanaan pengawasan di lapangan, pastinya ada anggaran/biaya, dan itu sesuai dengan susunan kebijakan, dan berapa yang dibutuhkan dalam pelaksanaan di lapangan.” (Wawancara 29 Oktober 2018, Ruslan Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan)

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dilihat bahwa di dalam pelaksanaan kebijakan pengawasan, pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki anggaran atau biaya, agar dapat berjalan dengan baik. Untuk mengetahui

apakah kinerja pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bisa optimal dalam melaksanakan tugasnya dalam pengawasan mobil bertonase besar, maka penulis melakukan wawancara dengan Bambang Armanto, yang mewakili pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, adapun jawabannya adalah sebagai berikut:

“Semua bisa berjalan apabila ada anggaran atau biayanya, terkadang biaya yang dianggarkan tersebut tidak sesuai dengan yang dibutuhkan di lapangan, kebanyakan kurang. Karena kita nggak tahu kejadian diluar prediksi dan membutuhkan biaya juga, dan lebih-lebih lagi pada anggaran fasilitasnya yang masih kurang memadai” (Wawancara 29 Oktober 2018, Bambang Armanto, Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas)

Berdasarkan hasil wawancara penulis di atas dapat dilihat bahwa sesuatu bisa terlaksana apabila ada biaya atau anggarannya. Dan masih banyak yang kurang dalam menganggarkan dana untuk pelaksanaan pengawasan, terkadang biaya yang dianggarkan tidak sesuai dengan apa yang dibutuhkan di lapangan.

Berdasarkan hasil observasi penulis, bahwa jika secara keseluruhannya penulis tidak tahu persis tentang anggaran untuk Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam melaksanakan tugas pengawasannya, tetapi kuncinya adalah jika memang ada anggaran yang memadai maka pelaksanaan pengawasan mobil bertonase bisa berlangsung secara optimal atau baik. Dan apabila pengawasan sudah dilaksanakan dengan baik maka, permasalahan pelanggaran mobil bertonase akan berkurang. Tetapi kenyataannya adalah masih banyak mobil bertonase besar yang melakukan pelanggaran.

### **3. Kecukupan**

Kecukupan dalam kebijakan publik dapat dikatakan tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal. William N.Dunn

mengemukakan bahwa kecukupan berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah.

Selanjutnya penulis akan menyajikan hasil penelitian yang membahas tentang indikator yang ke dua yaitu indikator yang membahas tentang “Kecukupan” yang memiliki pembahasan pada masing-masing Sub Item Penilaian, dan adapun pembahasannya adalah sebagai berikut:

**Tabel V.6 : Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Sub Indiaktor	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Ketersediaan Rambu-Rambu Lalu Lintas	1 (5%)	14 (70%)	5 (25%)	20 (100%)
2	Menyediakan Personil Pengawas Di Lapangan	1 (5%)	13 (65%)	6 (30%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>2</b>	<b>27</b>	<b>11</b>	<b>40</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>1</b>	<b>14</b>	<b>5</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>5%</b>	<b>70%</b>	<b>25%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari hasil tanggapan responden di atas dapat di lihat bahwa jawaban yang diberikan oleh responden Pemilik / Supir truk bertonase besar adalah sebagai berikut, dimana jawaban yang pertama adalah untuk kategori “Baik” dengan jumlah responden yang memberikan jawaban adalah sebanyak 1 Orang (5%), adapun alasan responen memberikan jawaban ini adalah dikarenakan responden

tersebut melihat adanya pengawasan yang dilakukan dilapangan dan ketersediaan akan rambu lalu lintas yang melarang mobil dengan ukuran tertentu dan jenis tertentu untuk melewati jalan-jalan di daerah Kota Pekanbaru.

Jawaban selanjutnya adalah jawaban yang diberikan responden untuk kategori “Cukup Baik” dimana jumlah responden untuk kategori ini adalah sebanyak 14 orang responden dengan persentase (70%). Adapun alasan yang diberikan terkait dengan jawaban ini adalah di karenakan pengawasan yang memang sudah dilakukan di lapangan tetapi hal tersebut tidak dilakukan secara rutin, responden mengaku bahwa proses pengawasan hanya dilakukan dalam waktu-waktu tertentu saja, bukan setiap hari.

Dan jawaban yang terakhir adalah pada kategori “Kurang Baik” berjumlah sebanyak 5 Orang responden (25%), dimana alasan untuk jawaban pada kategori ini responden mengatakan bahwa proses pengawasan dilapangan dan ketersediaan rambu lalu lintas masing belum terlaksana.

Selanjutnya penulis akan menyajikan hasil wawancara penulis dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dimana dalam hal ini di wakilkkan oleh Ruslan, selaku Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan, dimana beliau memberikan penjelasan terkait dengan ketersediaan rambu lalu lintas dan menyediakan personil pengawas di lapangan, Adapun tanggapan beliau adalah sebagai berikut:

“Saya rasa pertanyaan ini masih berkaitan dengan pertanyaan yang saya jawab sebelumnya, dimana proses tersebut memang sudah dilakukan dilapangan, personil sudah ada, dan rambu-rambu juga sudah tersedia juga

di daerah atau jalan-jalan yang memang memerlukan rambu larangan melintas untuk truk tersebut” (Wawancara 29 Oktober 2018, Ruslan Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan)

Adapun jawaban pelengkap selanjutnya adalah diberikan oleh Bambang Armanto, yang mewakili pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, adapun jawabannya adalah sebagai berikut:

“Petugas selalu kita siapkan, selalu kita perintahkan untuk melakukan patroli dan juga penjagaan di persimpangan persimpangan jalan, dan bisa dilakukan pengecekan secara langsung di beberapa titik di kota pekanbaru yang menjadi pintu masuk dari jalan-jalan lintas nya.” (Wawancara 29 Oktober 2018, Bambang Armanto, Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas)

Jawaban yang telah penulis dapatkan di atas juga dilengkapi dengan jawaban lain yang juga penulis dapatkan dengan melakukan wawancara, dimana dalam hal ini penulis melakukan wawancara dengan perwakilan Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru yang diwakilan oleh Roni Amriel, dan adapun jawaban yang beliau berikan adalah sebagai berikut:

“Menurut saya salah satu hal yang sangat kurang memang keberadaan informasi dan rambu-rambu lalu lintas yang ada di persimpangan jalan, khususnya untuk simpang panam itu, lampu merah nya saja tidak bisa di selesaikan permasalahannya, dan truk itu banyak yang curi-curi waktu, mereka juga bisa lewat dari daerah jalan simpang tabek gadang (Jl.SM.Amin) sehingga apabila pengawasan dilakukan hanya di simpang panam saja, maka yang dari jalan SM.Amin pasti dapat lolos.”. (Wawancara Tanggal 30 Oktober 2018, Roni Amriel)

Berdasarkan hasil observasi yang penulis lakukan di lapangan, penulis menemukan fakta ketersediaan rambu-rambu lalu lintas memang masih relative kurang tersedia dilapangan, dimana rambu-rambu ini hanya terdapat di beberapa titik dan memiliki ukuran yang relative kecil. Dengan demikian penulis tentunya

berharap supaya pihak pemerintah kota Pekanbaru melalui Dinas Perhubungan melakukan evaluasi dan penambahan terhadap rambu-rambu larangan yang di khususnya untuk truk-truk besar tersebut.

Jadi di dalam indikator “Kecukupan” ini yang di bahas adalah ketersediaan rambu-rambu lintas tentang peringatan bahwa mobil atau kendaraan yang boleh melewati jalan tersebut adalah yang memiliki beban 8 Ton. Berdasarkan observasi penulis di lapangan bahwa memang sudah tersedia rambu-rambu lalu lintas yang memberikan peringatan kepada supir-supir truk agar tidak melewati jalan HR. Sobrantas khususnya jika melebihi bobot beban lebih dari 5-8 Ton. Khusus untuk di jl. HR. Soebrantas, hanya tersedia 4 (empat) rambu-rambu, yaitu tepat pada persimpangan. Dari empat rambu-rambu ini ada yang jelas tulisannya, ada plangnya, tetapi tidak tersedia tulisannya, dan penulis juga melihat ada rambu-rambu tata letaknya tidak sesuai, karna ada yg terlindung oleh dahan pohon. Kalau untuk data yang jelas, penulis tidak mendapatkan data tentang rambu-rambu tersebut baik data jumlahnya, ataupun standar pada rambu-rambu lalu lintas, karena pihak dinas saling berkilah. Pada saat penulis melakukan penelitian di Dinas Perhubungan, dan menanyakan hal tersebut, mereka bilang itu tanggung jawan Dinas Pekerjaan, dan begitu sebaliknya pada saat penulis menanyakan langsung dengan Dinas Pekerjaan Umumnya.

Selain penyediaan rambu-rambu lalu lintas, yang harus juga diperhatikan adalah jumlah personil yang melakukan pengawasan di lapangan. Berdasarkan informasi yang penulis dapatkan bahwa personil yang bertugas di lapangan dalam mengawasi dan menertibkan mobil bertonase besar ini adalah 3 orang, hal ini di

fokuskan pada jalan yang rawan dilewati mobil bertonase berat khususnya di jl. HR. Soebrantas. Tetapi sesuai dari hasil observasi penulis bahwa tidak terdapatnya personil dari pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melakukan pengawasan maupun penertiban di lapangan khususnya pada jam-jam sibuk, sehingga supir mobil bertonase besar memiliki kesempatan untuk melintas di kawasan yang dilarang apalagi pada jam-jam sibuk yaitu dari jam 07.00 -21.00 Wib.

Jadi berdasarkan dari hasil kuesioner, wawancara, dan observasi penulis maka dapat ditarik kesimpulan sementara terkait indikator “Kecukupan” bahwa dari segi jumlah rambu-rambu lalu lintas dan personil yang melakukan pengawasan sudah cukup tetapi realisasinya dilapangan yang belum terlaksana atau dapat dikataka “Cukup Baik”.

#### **4. Pemerataan**

Pemerataan dalam kebijakan publik dapat dikatakan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik. Kebijakan yang berorientasi pada pemerataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Suatu program tertentu mungkin dapat efektif, efisien, dan mencukupi apabila biaya manfaat merata. Pemerataan yang diamsud juga adalah pada pengawasn yang dilakukan ada setiap pos-pos penjagaan ataupun disetiap persimpangan yang rawan dilakukannya pelanggaran yang dilakukan oleh supir mobil bertonase besar. Selain itu adalah pemberian sanksi pada pandang status, dan dapat dikatakan siapapun itu yang melakukan pelanggaran wajib dikenakan sanksi.

Jadi pemerataan berpatokan pada keadilan dan kewajaran. Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan para responden yang penulis jadikan sebagai sampel dalam penelitian ini maka penulis akan menyajikannya pada tabel dan sajian analisis di bawah ini:

**Tabel V.7 : Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Sub Indiaktor	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Pemberian Sanksi Tidak Tebang Pilih	7 (5%)	11 (70%)	2 (25%)	20 (100%)
2	Pelaksanaan Tindakan Pencegahan	0 (5%)	15 (65%)	5 (30%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>7</b>	<b>26</b>	<b>7</b>	<b>40</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>3.5</b>	<b>13</b>	<b>3.5</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>17.5%</b>	<b>65%</b>	<b>17.5%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Berdasarkan penyajian data yang terdapat pada tabel V.7 di atas, penulis dapat memberikan penjelasan bahwa jawaban yang diberikan responden untuk kategori “Baik” memiliki rata-rata sebanyak 3.5 responden dengan persentase mencapai (17.5%), adapun alasan yang diberikan responden terkait jawaban ini adalah proses pelaksanaan pemberian sanksi memang sudah terlaksana, karna responden mengaku pernah menerima sanksi tilang dan juga teguran yang diberikan oleh pihak Dinas Perhubungan dan juga Kepolisian.

Sementara untuk jawaban pada kategori “Cukup Baik”, responden yang memberikan jawaban untuk kategori ini berjumlah sebanyak 13 orang responden

dengan persentase mencapai (65%), adapun alasan yang diberikan oleh responden untuk jawaban pada kategori ini adalah bahwa pelaksanaan pemberian sanksi dan tindakan pencegahan yang dilakukan di nilai tidak maksimal, dimana pihak Dinas Perhubungan tidak rutin melakukan pengawasan dan penindakan di lapangan. Dan untuk jawaban yang terakhir adalah jawaban pada kategori “Kurang Baik” dimana jumlah responden yang memberikan jawaban terhadap kategori ini memiliki rata-rata sebanyak 3.5 dengan persentase mencapai (17.5%).

Guna melengkapi jawaban yang telah penulis dapatkan pada tabel di atas, penulis akan melengkapinya dengan menyajikan hasil wawancara penulis dengan perwakilan dari pihak Dinas Perhubungan dan juga dari perwakilan Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, adapun tanggapan pertama yang akan penulis sajikan adalah dari pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dalam hal ini diwakilkan oleh Bambang Armanto, selaku Kepala Seksi Teknik Keselamatan Lalu Lintas Jalan, adapun hasil wawancaranya adalah sebagai berikut:

“Proses pemberian sanksi ini yang memang menjadi kendala kita dilapangan, karna untuk proses penerapan sanksi itu kan wilayah nya pihak kepolisian, khususnya untuk proses penilangan, sementara untuk pelaksanaan pengawasan dilapangan, kita tidak setiap saat bertugas secara bersamaan dengan pihak kepolisian, jadi untuk mengatasinya, kita hanya bisa melakukan pencegahan saja, dan salah satunya tentunya dengan cara menempatkan personil untuk mengawasi di persimpangan tersebut” (Wawancara 29 Oktober 2018, Bambang Armanto, Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas)

Sementara itu, guna mencari jawaban yang memang memiliki dasar yang kuat untuk hasil penelitian ini, penulis juga telah melakukan wawancara dengan pihak perwakilan Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru yang mana dalam hal ini di wakikan oleh Roni Amriel, dan adapun jawaban yang beliau berikan adalah sebagai berikut:

“Jawaban saya masih tetap sama, saya kira koordinasi yang dilakukan belum terjalin sama sekali, karna saya juga sering melihat persimpangan panam tersebut kosong dari aparat yang seharusnya melakukan penjagaan dan mengarahkan mobil-mobil besar tersebut, saya kira salah hal yang memang tidak di miliki oleh Dinas Perhubungan adalah Sumber Daya Manusianya, selain itu anggarannya yang masih kurang.”. (Wawancara Tanggal 30 Oktober 2018, Roni Amriel.)

Berdasarkan hasil observasi yang telah penulis lakukan dilapangan, penulis menemukan fakta bahwa memang pelaksanaan pemberian sanksi dan pencegahan terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh mobil-mobil bertonase besar itu belum berjalan dengan maksimal, hal ini tentunya berdasarkan fakta dilapangan yang memperlihatkan bahwa pihak Dinas Perhubungan dan Pihak Kepolisian memang tidak melakukan penjagaan dan juga penilangan terhadap kendaraan-kendaraan besar yang melintas di area kawasan kota, khususnya di Jl.Soebrantas Panam Kota Pekanbaru.

Jadi dari indikator “Pemerataan” ini ada beberapa yang dibahas di atas yaitu pemberian sanksi dan pelaksanaan tindakan pencegahan. berdasarkan hasil observasi penulis bahwa pemberian sanksi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan belum terlalu memberikan dampak jerah, buktinya masih banyak terdapat pelanggaran yang dilakukan oleh supir mobil bertonase besar. Karena berdasarkan informasi yang penulis dapatkan bahwa kelemahan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah mereka tidak bisa berbuat banyak untuk melakukan penilangan, jadi yang berhak melakukan penilangan adalah Satlantas Kota Pekanbaru. Jika pihak Kota Pekanbaru ingin melakukan penilangan, maka harus di dampingi oleh pihak Satlantas, baik itu dilakukannya penahanan kendaraan maupun pemberian sanksi administrasi berupa denda, dan sanksi yang diberikan kepada supir tersebut harus merata dan adil.

Selain pemberian sanksi juga harus diadakannya pelaksanaan tindakan pencegahan terjadinya pelanggaran, hal inilah perlu dilakukannya pengawasan pada pos-pos penjagaan. Berdasarkan hasil observasi penulis memang ada beberapa tempat atau pos penjagaan yang disediakan, tetapi pada saat sekarang pos penjagaan tersebut mengalami gangguan ataupun di bongkar akibat adanya pembangunan *fly over*, hal inilah salah satu alasan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Kurang dalam melaksanakan pengawasan di pos penjagaan. Tetapi seharusnya pihak Dinas perhubungan Kota Pekanbaru tetap melakukan pengawasan khususnya pada jam-jam sibuk.

Jadi berdasarkan hasil kuesioner, wawancara, dan observasi maka penulis dapat menarik kesimpulan sementara, bahwa pada indikator “Pemerataan” yaitu di dalamnya di bahas tentang pemberian sanksi dan pelaksanaan tindakan pencegahan dapat di katakan belum terlaksana dengan baik atau dengan kategori “Cukup Baik”.

## **5. Responsivitas**

Responsivitas menurut Agus Dwiyanto (226:148) adalah kemampuan organisasi untuk mengidentifikasi kebutuhan masyarakat, menyusun prioritas kebutuhan, dan mengembangkannya dalam berbagai program pelayanan. Responsivitas mengukur daya tanggap organisasi terhadap harapan, keinginan dan aspirasi, serta tuntutan warga pengguna. Responsivitas yang diperlukan dalam hal ini adalah tanggapan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap laporan dari masyarakat serta dampak dari kinerja terhadap penertiban mobil bertonase besar. jika tanggapan dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru ini positive maka mereka

akan melaksanakan tugasnya akan baik juga, dan sebaliknya, apabila tanggapan merka negative, maka di dalam pelaksanaan tugasnya kurang baik.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan para responden yang penulis jadikan sebagai sampel dalam penelitian ini maka penulis akan menyajikannya pada tabel dan sajian analisis di bawah ini:

**Tabel V.8 : Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Sub Indiaktor	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Penanganan Laporan Yang Diberikan Oleh Masyarakat	3 (15%)	13 (65%)	4 (20%)	20 (100%)
2	Melakukan Evaluasi Terkait Kinerja Personil Di Lapangan	1 (5%)	17 (85%)	2 (10%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>4</b>	<b>30</b>	<b>6</b>	<b>40</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>2</b>	<b>15</b>	<b>3</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>10%</b>	<b>75%</b>	<b>15%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari hasil tanggapan responden di atas dapat di lihat bahwa jawaban yang paling dominan terhadap indikator keempat yang membahas tentang “Responsivitas” dengan jumlah responden yang mencapai rata-rata 15 orang responden (75%) yang memberikan jawaban pada pilihan kategori “Cukup Baik” dan selanjutnya responden supir truck yang memberikan jawaban pada kategori “Kurang Baik” rata-rata berjumlah 3 Orang responden (15%), sementara untuk

pilihan jawaban pada kategori “Baik”, rata-rata responden menjawab 2 orang responden (10%).

Jawaban yang penulis dapatkan di atas tentunya dilengkapi dengan hasil wawancara penulis dengan key informan penulis yaitu perwakilan dari pihak Dinas Perhubungan dan juga pihak dari Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru yaitu Roni Amriel, adapun hasil wawancara yang berhasil penulis dapatkan untuk melengkapi jawaban di atas adalah sebagai berikut:

“Jika memang ada masyarakat yang melaporkan permasalahan tentang truk-truk besar tersebut, pastinya kita berikan respon dan melakukan penanganan di lapangan, karna bagaimanapun kita sangat membutuhkan kerja sama dari segala pihak, termasuk masyarakat, dan dengan adanya laporan yang diberikan oleh masyarakat, pastinya hal itu mempermudah pekerjaan kita” (Wawancara 29 Oktober 2018, Bambang Armanto, Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas)

Untuk jawaban selanjutnya adalah jawaban yang diberikan oleh Roni Amriel, dimana dalam hal ini beliau mewakili Komini IV DPRD Kota Pekanbaru, adapun tanggapan yang diberikan oleh beliau adalah sebagai berikut:

“Emangnya Dinas Perhubungan memberikan kontak yang dapat di hubungi oleh masyarakat, apakah ada sosialisasi yang dilakukan oleh mereka, jika memang ada, bagaimana bentuknya, harusnya hal itu kan di perjelas agar masyarakat memahami fungsi dari nomor yang mereka sebarakan, kalau masyarakat ingin melaporkan masalah, tetapi harus pula mendatangi kantor Dinas Perhubungan, emangnya kerjaan masyarakat

hanya main lapor-lapor aja, hal ini yang seharusnya jadi perhatian khusus, terlihat sepele tapi memanfaatkan sangat berdampak kepada perkembangan situasi dilapangan dan mempermudah pekerjaan mereka, semua harus jelas, tujuannya, arahnya kemana, dan disediakan sumber daya manusianya yang melayani masyarakat jika memang ada yang melapor.”. (Wawancara Tanggal 30 Oktober 2018, Roni Amriel,)

Dengan di temukannya dan di sajikannya jawaban yang ada di atas, maka penulis dapat menarik kesimpulan bahwa proses pelaksanaan penanganan laporan di lapangan memang belum dapat dikatakan terlaksana, hal ini di perkuat dengan situasi dilapangan yang menunjukkan bahwa tidak adanya informasi yang diberikan oleh pihak Dinas Perhubungan dimana bahwa ada nomor kontak atau alamat yang dapat di manfaatkan oleh masyarakat apabila ingin melakukan pelaporan.

Jadi berdasarkan indikator “ Responsivitas” hal ini terkait dengan respon pihak Dinas Perhubungan terhadap laporan dari masyarakat akan keresahan mereka akibat mobil yang bertonase besar ini melintas pada jam-jam sibuk, karena menimbulkan kemacetan yang panjang dan sangat rawan dengan penyebab kecelakaan. Masyarakat bisa memberikan laporan langsung datang ke kantor Dinas Perhubungan maupun dari media sosial dan media cetak. Berdasarkan informasi yang penulis dapatkan bahwa pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sudah menangani laporan dari masyarakat yaitu dengan menugaskan personilnya untuk turun kelapangan, tetapi hal ini tentunya belum maksimal, karena pada realisasinya di jam-jam sibuk masih banyak mobil bertonase besar

yang melintas pada pagi dan sore hari, dan tidak terdapat personil atau petugas dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Selain respon Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap laporan dari masyarakat, hal yang di bahas dalam indikator ini adalah respon terhadap dampak dari pelaksanaan program kinerja Dinas Perhubungan yaitu tentunya dengan melakukan evaluasi khususnya personil yang ada di lapangan. Berdasarkan observasi penulis bahwa di lapangan tidak terdapat personil yang melakukan pengawasan ataupun penertiban khususnya pada jam-jam sibuk. Seharusnya personil Dinas Perhubungan harus memiliki jam dinas yang optimal dan personil yang cukup sesuai dengan kebutuhan di lapangan dalam melakukan penertiban di lapangan, sehingga mobil-mobil yang memiliki tonase besar tidak melintas pada jam-jam yang di larang.

Jadi berdasarkan hasil kuesioner, wawancara, dan observasi penulis maka dapat ditarik kesimpulan sementara terkait indikator “Responsivitas” ini adalah masih kurang optimalnya dalam memberikan penindakan respon dari laporan masyarakat serta pelaksanaan evaluasi kinerjanya, atau dapat dikatakan “Cukup Baik” dengan arti kata, pihak Dinas Perhubungan baru sebatas mendengarkan atau menerima keluhan masyarakat tetapi belum menyusun tindakan yang dapat memberikan dampak yang lebih baik terhadap penertiban mobil bertonase besar ini. Untuk melakukan tindakan selanjutnya tentu yang harus diperhatikan adalah evaluasi dari kinerja sebelumnya agar dapat mengetahui penyebab kurang maksimalnya pelaksanaan penertiban khususnya pada mobil bertonase besar ini.

## 6. Ketepatan

Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut. Kriteria yang dipakai untuk menseleksi sejumlah alternative untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif untuk dijadikan rekomendasi tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Kriteria kelayakan dihubungkan dengan rasionalitas substantif karena ini menyangkut substansi tujuan bukan cara atau instrument untuk merealisasikan tujuan tersebut.

Ketepatan yang harus diperhatikan dalam penertiban ini adalah waktu pelaksanaannya, tujuan dari pelaksanaan, serta dampak dari pelaksanaan yang akan di capai. Jika ketiga hal tersebut sudah tepat maka dapat dikatakan program dari kinerja terlaksana dengan baik.

Selanjutnya untuk mengetahui tanggapan para responden yang penulis jadikan sebagai sampel dalam penelitian ini maka penulis akan menyajikannya pada tabel dan sajian analisis di bawah ini:

**Tabel V.9 : Distribusi frekuensi tanggapan responden Supir Truck terhadap Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Sub Indiaktor	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Memberikan Sanksi Sesuai Dengan Peraturan Yang Berlaku	0 (0%)	13 (65%)	7 (35%)	20 (100%)

2	Memberikan Penyuluhan/Pembinaan Kepada Para Supir mobil bertonase besar	8 (40%)	12 (60%)	0 (0%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>8</b>	<b>25</b>	<b>7</b>	<b>40</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>4</b>	<b>12.5</b>	<b>3.5</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>20%</b>	<b>62.5%</b>	<b>17.5%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Dari hasil tanggapan responden di atas dapat di lihat bahwa jawaban yang paling dominan terhadap indikator kelima yang membahas tentang “Ketepatan” dengan jumlah responden yang mencapai rata-rata 12.5 orang responden (62.5%) yang memberikan jawaban pada pilihan kategori “Cukup Baik” dan selanjutnya responden supir truck yang memberikan jawaban pada kategori “Baik” rata-rata berjumlah 4 Orang responden (20%), sementara untuk pilihan jawaban pada kategori “Kurang Baik”, rata-rata responden menjawab 3.5 orang responden (17.5%).

Dalam menyempurnakan hasil penelitian yang telah penulis dapatkan di atas, penulis akan menyajikan hasil wawancara yang penulis telah dapatkan juga dari pihak-pihak yang memang memiliki kapasitas guna memberikan jawaban terkait permasalahan yang penulis teliti dalam penyusunan skripsi ini, dimana informan yang penulis jadikan responden adalah perwakilan dari pihak Dinas Perhubungan dan juga perwakilan dari Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, adapun hasil wawancaranya adalah sebagai berikut:

“Proses sanksi tetap dijalankan, tetapi proses ini kita jalankan dengan melakukan koordinasi dengan pihak kepolisian seperti yang saya jelaskan sebelumnya, dan untuk proses pemberian pembinaan, kita tidak mungkin

juga mengumpulkan seluruh supir truk tersebut, untuk menjalankan proses yang memang mendekati pemberian penyuluhan adalah dengan menasehati supir truk tersebut dan mengingatkan mereka serta memberikan pemahaman tentang peraturan daerah yang berlaku dimana mereka harus mematuhi”. (Wawancara 29 Oktober 2018, Bambang Armanto, Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas)

Selanjutnya adalah jawaban wawancara yang di berikan oleh perwakilan dari pihak Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, dimana dalam hal ini di wakikan oleh Roni Amriel, dimana dalam hal ini beliau mewakili Komini IV DPRD Kota Pekanbaru, adapun tanggapan yang diberikan oleh beliau adalah sebagai berikut:

“Saya rasa untuk pembinaan dan penyuluhan ini belum terlaksana di lapangan, hal ini kan berkaitan dengan sosialisasi yang kita bahas tadi, apabila kegiatan sosialisasi dilakukan, maka kegiatan penyuluhan dan pembinaan juga bisa berjalan bersamaan di dalam nya, jadi apabila alasannya mereka dilakukan dengan cara memberikan pemahaman kepada supir-supir tersebut, pertanyaan saya, emangnya setidap saat mereka memberhentikan truk untuk memberikan pemahaman tersebut, atau pemahaman tersebut diberikan hanya kepada supir yang mereka berhenti? Saya rasa kegiatan tersebut belum terlaksana.”. (Wawancara Tanggal 30 Oktober 2018, Roni Amriel)

Dari hasil yang penulis dapatkan dilapangan, dimana hal ini dilakukan dengan cara melakukan observasi secara langsung, maka penulis menemukan fakta bahwa proses penyuluhan yang seharusnya diberikan kepada para pemilik truk dan sopir truk memang belum berjalan dengan baik, termasuk dalam proses pemberian sanksi, alasan penulis tentunya di dasari dari fakta-fakta dilapangan dimana memang proses tersebut tidak ada terlihat dan diperkuat oleh pernyataan yang diberikan oleh pihak Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru.

Pada indikator “Ketepatan” ini yang dibahas adalah memberikan sanksi dan juga memberikan penyuluhan kepada supir mobil bertonase besar. Dalam memberikan sanksi ini tentunya pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

melakukan sanksi administrasi ataupun penahanan terhadap mobil yang melakukan pelanggaran. Tetapi di dalam pelaksanaan penilangan yang sudah dijelaskan sebelumnya, bahwa pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru harus di damping oleh pihak Satlantas, hal ini harus saling berkoordinasi dengan baik. Berdasarkan hasil observasi penulis di lapangan bahwa tidak terdapatnya sanksi penilangan yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan baik itu sanksi administrasi maupun penahanan terhadap mobil ataupun barang-barang yang di bawa oleh supir tersebut.

Selain memberikan sanksi juga diperlukannya memberikan penyuluhan kepada supir-supir agar mereka mengetahui peraturan tentang berlalu lintas di kawasan perkotaan, baik itu pada jam-jam di izinkan beroperasi dan juga jalan yang boleh di lalui oleh supir mobil bertonase besar ini.

Jadi berdasarkan hasil kuesioner, wawancara, dan observasi dapat ditarik kesimpulan sementara terkait “Ketepatan” bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum melaksanakan secara optimal baik itu dalam pemberian sanksi maupun dalam memberikan penyuluhan, atau dapat dikatakan “Cukup Baik”.

Dengan di dapatkannya jawaban dari masing-masing indicator di atas, maka penulis akan menyajikan hasil rekapitulasi penelitian yang penulis lakukan, dan untuk melihat hasil rekapitulasi jawaban penelitian pada penelitian ini, penulis akan menyajikannya dalam bentuk tabel dan analisis di bawah ini:

### **C. Rekapitulasi Dari Hasil Penelitian Yang Berjudul Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

Berdasarkan hasil penelitian yang berhasil penulis lakukan dimasing-masing indikator di atas yang mana diantaranya adalah indikator yang pertama

yang membahas tentang “Efektivitas” kemudian indikator yang kedua adalah “Efisiensi”, indikator ke tiga “Kecukupan” dan indikator ke empat adalah “Pemerataan”, dan indikator yang ke lima adalah “Responsivitas” , serta indikator yang ke enam adalah “Ketepatan” dan di dukung dengan hasil observasi yang penulis lakukan di lapangan baik yang mana dalam melakukan observasi penulis melakukannya di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang ditentukan oleh penulis.

Setelah dihitung hasil dari tanggapan responden yang berdasarkan kuesioner dari ke-enam indikator maka, dapat dibuat rekapitulasi dari hasil keseluruhan tabel-tabel pada indikator, guna untuk memperoleh hasil keseluruhannya, dan dapat ditarik kesimpulan dari keseluruhan tanggapan responden.

Jadi ke-enam indikator ini di jabarkan di atas, maka penulis dapat membuat rekapitulasi untuk mengetahui hasil secara keseluruhannya. Berikut hasil rekapitulasi dari hasil kuesioner yang disebarkan pada supir truck.

**Tabel V.10 : Rekapitulasi Hasil Akhir Tanggapan Responden Supir Truck Terkait Penelitian Yang Berjudul Evaluasi Pelaksanaan Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru**

No	Indiaktor	Kategori Ukuran			Jumlah
		Baik	Cukup Baik	Kurang Baik	
1	Efektivitas	2 (10%)	12 (60%)	6 (30%)	20 (100%)
2	Efisiensi	2 (10%)	11.5 (57.5%)	6.5 (32.5%)	20 (100%)

<b>3</b>	Kecukupan	1 (5%)	14 (70%)	5 (25%)	20 (100%)
<b>4</b>	Pemerataan	3.5 (17.5%)	13 (65%)	3.5 (17.5%)	20 (100%)
<b>5</b>	Responsivitas	2 (10%)	15 (75%)	3 (5%)	20 (100%)
<b>6</b>	Ketepatan	4 (20%)	12.5 (62.5%)	3.5 (17.5%)	20 (100%)
<b>Jumlah</b>		<b>14.5</b>	<b>78</b>	<b>27.5</b>	<b>120</b>
<b>Rata-Rata</b>		<b>2</b>	<b>13</b>	<b>5</b>	<b>20</b>
<b>Persentase</b>		<b>10%</b>	<b>65%</b>	<b>25%</b>	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Hasil Penelitian dilapangan, 2018*

Berdasarkan data pada tabel V.10 di atas dan dari hasil pengamatan penulis dilapangan secara langsung terhadap Evaluasi Program Kerja Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru, dengan menggunakan teori sebagai tolak ukur, yaitu Efektivitas, Efisiensi, Kecukupan, Pemerataan, Responsivitas, Ketepatan, maka di peroleh rata-rata responden memberikan tanggapan pada kategori “Cukup Baik” yaitu 13 orang responden (65%), dan pada kategori “Kurang Baik” responden yang memberikan tanggapan rata-rata 5 orang responden (25%), dan yang terakhir pada kategori “Baik” rata-rata responden memberikan tanggapan 2 orang responden (10%).

Adapun jawaban yang didapatkan di atas dapat di katakan menjadi jawaban yang dijadikan kesimpulan pada penelitian ini, hal ini didasari pada fakta yang terjadi dilapangan bahwa memang pelaksanaan masing-masing item penilaian pada inikatornya belum berjalan secara maksimal, contoh dari pelaksanaan yang belum maksimal tersebut adalah proses koordinasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan dan Pihak Kepolisian belum berjalan

secara baik, dampak dari hal ini tentunya mengakibatkan proses pemberian sanksi dilapangan yang tidak terlaksana dengan maksimal, selanjutnya adalah proses sosialisais, penyuluhan dan pengawasan dilapangan yang juga belum terlaksana dengan baik, fakta yang terjadi dilapangan juga memberikan gambaran bahwa pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memang tidak menjalankan proses pengawasan dan pemberian sanksi hingga sosialisasi kepada masyarakat khususnya supir truk yang menjadi target dari operasi yang penulis sebutkan di atas. Dengan belum optimalnya pelaksanaan penertiban yang dilakukan oleh piha Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tentunya ada faktor-faktor penghambat yang di hadapi oleh pihak Dinas Perhubungna. Selanjutnya penulis akan menyajikan hambatan-hambatan yang di hadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam menjalankan proses penertiban terhadap mobil-mobil besar tersebut. Adapun faktor-faktor penghambat yang di hadapi adalah sebagai berikut:

#### **D. Faktor-Faktor Penghambat Yang Di Alami Oleh Pihak Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Menertibkan Mobil Bertonase Besar Yang Masuk Ke Dalam Kawasan Kota Pekanbaru.**

Proses pelaksanaan kebijakan yang dijalankan oleh pemerintah terhadap masyarakat tentunya melalui tahapan-tahapan yang memang akan menghadapi kendala dalam pelaksanaannya, karna hal tersbut akan melibatkan banyak pihak dan bermacam-macam pemikiran, dan untuk mengetahui apa saja kendala yang di hadapi oleh pihak Dinas Perhubungan dalam menjalankan proses kebijakannya dalam menertibkan mobil-mobil bertonase besar tersebut, maka penulis akan menyajikannya di bawah ini:

1. Berdasarkan keterangan yang diberikan oleh perwakilan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu bapak Bambang Armanto, SH Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, adapun faktor penghambat yang di hadapi salah satunya adalah kurangnya Sumber Daya Manusia pada Dinas Perhubungan untuk melakukan segala proses pengawasan dan penindakan serta proses pencegahan terhadap mobil-mobil bertonase besar yang memang melakukan pelanggaran dan masuk ke jalan kota yang dilarang untuk truk besar.
2. Kurang berjalannya koordinasi antara pihak Kepolisian dan juga Dinas Perhubungan, sehingga apabila melakukan pengawasan, seringkali hanya pihak Dinas Perhubungan saja yang ada di lokasi Pos Penjagaaa, hal ini berdampak pada proses pemberian sanksi dimana apabila terjadi pelanggaran dilapangan, pihak Dinas Perhubungan tidak bisa berbuat banyak karna wewenang penindakan dan pemberian sanksi ada di pihak Kepolisian.
3. Pelaksanaan kegiatan dilapangan terkendala terkait dengan anggaran yang tersedia, dimana untuk melakukan proses pengawasan secara intensif, pihak Dinas Perhubungan masih memiliki anggaran yang terbatas sehingga terkadang proses tersebut harus disesuaikan dengan anggaran yang memang tersedia.

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil dari penelitian yang penulis lakukan dilapangan yang telah dilengkapi dengan analisis serta dengan pembahasan hasil pada masing-masing indikatornya. Maka penulis mendapatkan kesimpulan pada tiap tahapan pengumpulan data yang penulis lakukan, baik berdasarkan pengamatan dilokasi penelitian, wawancara dengan *key informan* dilapangan dan juga pengumpulan data berdasarkan penyebaran kuisisioner. Maka adapun kesimpulan secara keseluruhan yang dapat penulis tarik dari hasil penelitian ini adalah berada pada jawaban dengan kategori “Cukup Baik” jawaban ini penulis ambil kesimpulannya dari hasil pengumpulan data dan wawancara serta observasi langsung kelapangan dari responden Kepala Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas, Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, Komisi IV, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Pekanbaru. Roni Amriel, SH dan responden yang terakhir adalah dari Pemilik atau Supir Kendaraan Mobil Bertonase Berat (Truck).

Adapun alasan dari pada jawaban di atas didasari pada fakta yang terjadi dilapangan bahwa memang pelaksanaan masing-masing item penilaian pada inikatornya belum berjalan secara maksimal, contoh dari pelaksanaan yang belum maksimal tersebut adalah proses koordinasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan dan Pihak Kepolisian belum berjalan secara baik, dampak dari hal ini

tentunya mengakibatkan proses pemberian sanksi dilapangan yang tidak terlaksana dengan maksimal, selanjutnya adalah proses sosialisais, penyuluhan dan pengawasan dilapangan yang juga belum terlaksana dengan baik, fakta yang terjadi dilapangan juga memberikan gambaran bahwa pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memang tidak menjalankan proses pengawasan dan pemberian sanksi hingga sosialisasi kepada masyarakat khususnya supir truk yang menjadi target dari operasi yang penulis sebutkan di atas.

Proses pelaksanaan kebijakan yang dijalankan oleh pemerintah terhadap masyarakat tentunya melalui tahapan-tahapan yang memang akan menghadapi kendala dalam pelaksanaannya, karna hal tersebut akan melibatkan banyak pihak dan bermacam-macam pemikiran, dan untuk mengetahui apa saja kendala yang di hadapi oleh pihak Dinas Perhubungan dalam menjalankan proses kebijakannya dalam menertibkan mobil-mobil bertonase besar tersebut, maka penulis akan menyajikannya di bawah ini:

4. Berdasarkan keterangan yang diberikan oleh perwakilan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu bapak Bambang Armanto, SH Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, adapun faktor penghambat yang di hadapi salah satunya adalah kurangnya Sumber Daya Manusia pada Dinas Perhubungan untuk melakukan segala proses pengawasan dan penindakan serta proses pencegahan terhadap mobil-mobil bertonase besar yang memang melakukan pelanggaran dan masuk ke jalan kota yang dilarang untuk truk besar.

5. Kurang berjalannya koordinasi antara pihak Kepolisian dan juga Dinas Perhubungan, sehingga apabila melakukan pengawasan, seringkali hanya pihak Dinas Perhubungan saja yang ada di lokasi Pos Penjagaaa, hal ini berdampak pada proses pemberian sanksi dimana apabila terjadi pelanggaran dilapangan, pihak Dinas Perhubungan tidak bisa berbuat banyak karna wewenang penindakan dan pemberian sanksi ada di pihak Kepolisian.
6. Pelaksanaan kegiatan dilapangan terkendala terkait dengan anggaran yang tersedia, dimana untuk melakukan proses pengawasan secara intensif, pihak Dinas Perhubungan masih memiliki anggaran yang terbatas sehingga terkadang proses tersebut harus disesuaikan dengan anggaran yang memang tersedia.

## **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan yang penulis buat diatas, maka penulis akan memberikan saran-saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dan juga kepada pihak-pihak seperti pemilik ataupun supir truk yang menjadi subjek dalam penelitian ini. Dan adapun saran-saran yang ingin penulis berikan kepada pihak-pihak yang telah penulis disebutkan di atas adalah sebagai berikut:

1. Penulis menyarankan agar pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menambah Sumber Daya Manusia pada instansinya yang bertujuan untuk memaksimalkan proses pengawasan dan juga pelaksanaan

peraturan daerah Kota Pekanbaru yang berkaitan dengan Tugas dan Fungsi dari Dinas Perhubungan itu sendiri.

2. Disarankan agar pihak Dinas Perhubungan dan juga pihak Kepolisian lebih memaksimalkan proses koordinasi atau kerja sama dalam mengatasi permasalahan pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan truck dengan tonase besar yang masuk ke jalan di dalam Kota Pekanbaru.
3. Selanjutnya adalah saran kepada pemerintah Kota Pekanbaru dan juga Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru agar melakukan koordinasi guna meningkatkan anggaran yang akan di dapatkan oleh pihak Dinas Perhubungan, karna berdasarkan pengakuan dari perwakilan Dinas Perhubungan yaitu bapak Bambang Armanto, SH Mewakili Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, salah satu kendala yang di hadapi adalah kurangnya anggaran yang tersedia untuk melakukan proses pengawasan dan penertiban terhadap mobil-mobil besar tersebut.

## DAFTAR KEPUSTAKAAN

- A. G, Subarsono. 2013. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Anwar, Prabu Mangkunegara. 2003. *Perencanaan dan Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Bandung: Refika Aditama.
- Abdul Wahab, Solichin. 2002. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta: Bandung.
- \_\_\_\_\_. 2014. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Agus Triono, Rachmadi. 2012. *Pengambilan Keputusan Manajerial*. Jakarta: Salemba Empat.
- Agus Dwiyanto. 2006. *Mewujudkan Good Geovernance Melalui Pelayanan Public*. Yogyakarta: UGM Press
- Arikunto, Suharsimi dan Abdul Jabar, Cipi Safrudin, 2008. *Evaluasi Program Pendidikan*. Jakarta: PT. Bumi Aksara
- Arsil,Fitra. 2017. *Teori Sistem Pemerintahan* .Depok: PT. Raja Grafindo Persada.
- Bastian, Indra. 2001. *Akuntansi Sektor Publik di Indonesia. Edisi Pertama*. Yogyakarta: BPFE.
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- \_\_\_\_\_. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Fahmi, Irham. 2011. *Analisis Laporan Keuangan*. Bandung: Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. 2013. *Manajemen Kinerja, Teori dan Aplikasinya*. Alfabeta Bandung
- Hasibuan, Malayu. 2001. *Manajemen Sumber Daya Manusia: Pengertian Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: PT. Toko Gunung Agung.
- \_\_\_\_\_. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Harbani, Pasolong. 2013. *Kepemimpinan Birokrasi*. Bandung : CV. Alfabeta.
- Handayaniingrat, Soewarno 2003. *Pengantar Studi ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung
- \_\_\_\_\_. 2004. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta : CV Hajimasagung.
- Indiahono, Dwiyanto. 2009. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analisis*. Gava Media: Yogyakarta

- Labolo, Muhadam. 2011, *Memahami Ilmu Pemerintahan*. Jakarta; PT Raja Grafindo Persada
- Mangkunegara, Anwar Prabu. 2007. *Manajemen Sumber Daya Manusia, Cetakan Ke Tujuh PT*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Mahmudi.2010. *Manajemen Keuangan Daerah*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- Muhadam Labolo, 2011, *Memahami Ilmu Pemerintahan*. Jakarta; PT Raja Grafindo Persada
- Musanef. 1982. *Manajemen Kepegawaian Di Indonesia*. Jakarta: CV. Haji Masagung.
- Moleong, Lexy. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. remaja Rosdakarya.
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Metodologi Ilmu Pemerintahan*. Jakarta, Rineka Cipta
- Nurcholis, Hanif, 2005. *Teori dan Praktik Pemerintahan Dan Otonomi Daerah*. Jakarta.Grasindo
- Nurcholis, Hanif, 2005. *Teori dan Praktik Pemerintahan Dan Otonomi Daerah*. Jakarta.Grasindo
- Pasolong, Harbani. 2014. *TeoriAdministrasiPublik*. Bandung : CV. Alfabeta.
- Purwanto, Erwan Agus, dan Dyah Ratih Sulistyastuti. 2015. *Implementasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gava Media.
- Rasyid, M. Ryaas. 2002. *Makna Pemerintahan Indonesia (Tinjauan Dari Segi Etika Dan Kepemimpinan)*.Jakarta, PT. Mutiara Sumber Widya.
- Ruky, Ahmad. 2002. *Sistem Manajemen Kinerja*. Jakart: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Santoso dan Tjiptono. 2004. *Evaluasi*. PT Elex Media Komputindo, Jakarta
- Sedarmayanti, 2004, *Good Government (Pemerintahan yang baik)*; Bandung: CV. Mandar Maju.
- Siagian, P. Sondang. 2005. *Fungsi-fungsi Manajemen*. Jakarta. Penerbit Bumi Aksara.
- Siagian, Sondang P. 2002. *Kiat Meningkatkan Produktivitas Kerja*. Jakarta: Asdi Mahasatya.
- Sugiono 2005. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung:Alfabeta.
- \_\_\_\_\_.2003. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung, Alfabeta.
- \_\_\_\_\_.2011. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.
- \_\_\_\_\_.2012. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif dan R&D*. Alfabeta.

Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi. 2006. *Metode Penelitian Survei ( Editor )*. Jakarta: LP3ES.

Subarsono. 2013. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Syafi'ie, Inu Kencana, 2005, *Pengantar Ilmu Pemerintahan*, Rineka Cipta Jakarta

\_\_\_\_\_. 2011, *Pengantar Ilmu Pemerintahan*, Rineka Cipta Jakarta

Umam,Khaerul. 2012. *Manajemen Organisasi*. Bandung: Pustaka Setia.

Wahab, Solichin Abdul,. 2002. Analisis Kebijaksanaan, Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara. Jakarta: Bumi Aksara.

Widodo, Joko. 2006. *Membangun Birokrasi Berbasis Kinerja*. Malang: Bayu Media Publisihing.

Wibowo. 2008. *Manajemen Kinerja*. Jakarta. Penerbit: Rajagrafindo Persada.

\_\_\_\_\_. 2011. *Manajemen Kinerja*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Winarno, Budi. 2007. *Kebijakan Publik :Teori dan Proses*. Yogyakarta :Med Press ( Anggota IKAPI ).

Zulfikar. 2013. *Pengantar Pasar Modal Dengan Pendekatan Statistika*. Yogyakarta: Deepublish.

#### **Dokumentasi :**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Masruri, 2014. "Analisis Efektivitas Program Nasional Pemberdayaan masyarakat Mandiri Perkotaan (PNPM) (Studi kasus Pada Kecamatan Bunyu Kabupaten Bulungan Tahun 2010)". *Governance and Public Policy*, vol 1 (1) : 53-76