

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

---

**ANALISIS PELAKSANAAN PEMBANGUNAN *SPEED HUMP* DI KOTA PEKANBARU  
“STUDI KECAMATAN BUKIT RAYA KOTA PEKANBARU”**

**SKRIPSI**

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat  
Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu Administrasi Publik  
Pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Islam Riau



**AIDIL TRI PRATAMA**  
**NPM : 167110861**

**PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2020**

## KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim..

Alhamdulillahirabbil'alamin Dengan mengucapkan puji syukur kehadiran Allah SWT, karena berkat Rahmat dan Karunianya penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“ANALISIS PELAKSANAAN PEMBANGUNAN *SPEED HUMP* DI KOTA PEKANBARU (STUDI KECAMATAN BUKIT RAYA KOTA PEKANBARU) ”** yang merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan studi sarjana strata satu (S1) pada jurusan administrasi publik fakultas ilmu sosial dan ilmu politik Universitas Islam Riau.

Shalawat serta salam tidak lupa pula dihadiahkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW yang telah mengorbankan seluruh jiwa dan raganya demi tegaknya khalimatul hak dijagat raya ini, beliau juga sebagai suri tauladan yang membawa manusia dari zaman jahiliah menuju zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan seperti yang kita rasakan pada saat ini.

Penulis 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 skripsi ini mungkin masih ditemukan kekurangan.

Melalui kata pengantar ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr.H. Syafrinaldi, SH., MCL selaku Rektor Universitas Islam Riau yang menyediakan fasilitas dan memberikan kesempatan kepada penulis dalam menimba ilmu pada lembaga pendidikan yang beliau pimpin;
2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau;
3. Ibu Lilis Suariani, S.Sos., M.Si selaku ketua Jurusan Program Studi Administrasi Publik;
4. Ibu Nurmasari, S.Sos., M.Si selaku pembimbing saya yang telah memberikan saran beserta kritik sehingga sampai pada skripsi yang layak disidangkan;
5. Bapak dan ibu dosen dan seluruh staff tata usaha yang telah memberikan tunjuk ajar kepada penulis selama mengikuti pendidikan Program Studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik;
6. Terimakasih kepada Orangtua tercinta atas kerja keras dan do'a restu yang tidak ternilai harganya yang banyak memberikan semangat, motivasi terbaik dan limpahan kasih sayang yang tiada henti dan juga teman-teman saya yang mensupport saya yang tidak dapat saya sebutkan satu-persatu;

Semoga bimbingan, bantuan dan dorongan yang telah diberikan selama ini akan menjadi amal kebaikan . Terimakasih.

Pekanbaru, 29 Juli 2020

Ttd

Penulis

Aidil Tri Pratama

## DAFTAR ISI

<b>PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING.....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>DATAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>ix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN.....</b>	<b>x</b>
<b>PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH.....</b>	<b>xi</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>xii</b>
<b>ABSTRACK.....</b>	<b>xiii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	17
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	17
<b>BAB II STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR.....</b>	<b>19</b>
A. Studi Kepustakaan.....	19
1. Konsep Administrasi.....	19
2. Konsep Organisasi.....	22
3. Konsep Manajemen.....	26
4. Konsep Manajemen Sumber Daya Manusia.....	30
5. Konsep Pelaksanaan.....	36
6. Konsep Pembangunan.....	39
7. Konsep <i>Speed Hump</i> .....	44
B. Kerangka Pikir.....	47
C. Hipotesis.....	47
D. Konsep Oprasional.....	47
E. Operasionalisasi Variabel.....	49
F. Teknik Pengukuran.....	50
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>54</b>
A. Tipe Penelitian.....	53
B. Lokasi Penelitian.....	55
C. Populasi dan Sampel.....	55
D. Teknik Penarikan Sampel.....	58
E. Jenis dan Sumber Data.....	58
F. Teknik Pengumpulan Data.....	59
G. Teknik Analisis Data dan Uji Hipotesis.....	60
H. Jadwal Kegiatan Penelitian.....	60

<b>BAB IV DISKRIPSI LOKASI PENELITIAN .....</b>	<b>61</b>
A. Sejarah Ringkas (lembaga tempat penelitian) .....	61
B. Struktur Organisasi .....	67
C. Fungsi dan Tugas Organisasi.....	68
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>90</b>
A. Identitas Responden.....	90
B. Hasil dan Pembahasan Data Indikator Variabel X .....	93
C. Hasil dan Pembahasan Data Indikator Variabel Y .....	99
D. Hasil dan Pembahasan Uji Hipotesis.....	99
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>101</b>
A. Kesimpulan.....	101
B. Saran .....	102
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>103</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
I.1 Daftar Permintaan Speed Hump 2019 Baik yang Sudah Terealisasi maupun yang Belum Terealisasi.....	9
I.2 Data <i>Speed Hump</i> di Seluruh Kecamatan Kota Pekanbaru Tahun 2018-2019 dalam Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	12
I.3 Realisasi Perencanaan Pembangunan <i>Speed Hump</i> tahun 2019 Di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru.....	14
I.4 Data <i>Speed Hump</i> di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru Tahun 2018-2019 dalam Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	15
II.1 Operasional Variabel Penelitian Analisis Pelaksanaan Pembangunan <i>Speed Hump</i> di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru.....	48
III.1 Populasi dan Sampel Pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Ketua RW dan Masyarakat Kecamatan Bukit Raya.....	55
III.2 Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian Tentang Pelaksanaan Pembangunan <i>Speed Hump</i> di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).....	60
V.1 Distribusi Jumlah Responden Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Menurut Tingkat Umur.....	90
V.2 Distribusi Jumlah Responden Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Menurut Tingkat Jenis Kelamin.....	91

V.3	Distribusi Jumlah Responden Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Menurut Tingkat Pendidikan.....	92
V.4	Distribusi Tanggapan Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Untuk Indikator Input.....	93
V.5	Distribusi Tanggapan Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Untuk Indikator Proses.....	95
V.6	Distribusi Tanggapan Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Untuk Indikator Output.....	97
V.7	Rekapitulasi Tanggapan Responden Terhadap Seluruh Indikator.....	99

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
I.1 Alat Pembatas Kecepatan <i>Speed Hump</i> Berdasarkan Regulasi Peraraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018.....	3
I.2 Alat Pembatas Kecepatan <i>Speed Bump</i> Berdasarkan Regulasi Peraraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018.....	4
I.3 Alat Pembatas Kecepatan <i>Speed Table</i> Berdasarkan Regulasi Peraraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018.....	4
I.4 Bentuk Surat Perizinan Pembangunan Alat Pembatas Kecepatan atau <i>Speed Hump</i> .....	8
I.5 Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (per november 2019).....	11
II.1 Gambar <i>Speed Hump</i> dalam Analisis Pelaksanaan Pembangunan <i>Speed Hump</i> di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).....	44
II.2 Kerangka Pikir Analisis Pelaksanaan Pembangunan <i>Speed Hump</i> di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).....	46
IV 1 Struktur Organisasi pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tahun 2019.	67

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Log Book
- Lampiran 2 : Wawancara Penelitian
- Lampiran 3 : Kuisisioner Penelitian
- Lampiran 4 : Dokumentasi Penelitian di Lokasi Penelitian Mengenai Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru)
- Lampiran 5 : Surat Keputusan Dekan Fisipol UIR Tentang Penetapan Dosen Pembimbing Penulisan Skripsi Mahasiswa.
- Lampiran 6 : Surat Keterangan Riset

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

---

**PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH**

Saya Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta Sidang Skripsi yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Aidil Tri Pratama  
Npm : 167110861  
Program Studi : Administrasi Publik  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)  
Judul Skripsi : Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).

Atas naskah yang didaftarkan pada sidang skripsi beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa, naskah Skripsi ini adalah benar hasil karya saya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulis 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 sah bahwa saya terbukti melanggar atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas persyaratan butir 1 dan 2 tersebut diatas, maka saya akan menyatakan bersedia menerima sanksi pembatalan hasil Sidang Skripsi yang telah saya ikuti serta sanksi lainnya sesuai dengan ketentuan Fakultas dan Universitas serta Hukum Negara Republik Indonesia.

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

Pekanbaru, 29 juli 2020

Aidil Tri Pratama

# ANALISIS PELAKSANAAN PEMBANGUNAN *SPEED HUMP* DI PEKANBARU (STUDI KECAMATAN BUKIT RAYA KOTA PEKANBARU)

## ABSTRAK

AIDIL TRI PRATAMA

Kata Kunci : Pelaksanaan, Pembangunan, *Speed Hump*

Penelitian ini mengkaji secara mendalam tentang Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru). Tujuan penelitian ini adalah yaitu untuk mengetahui dan menganalisis terkait Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Kota Pekanbaru (Studi di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru). Metode Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan pendekatan metode kuantitatif tujuannya untuk mencari data dan informasi tentang gambaran suatu fenomena, fakta, sifat, serta hubungan fenomena tertentu secara komprehensif dan integral. Indikator dalam penelitian ini ialah Input, Proses, Output. Populasi dalam penelitian ini terdiri dari 73 orang sedangkan sampelnya terdiri dari 20 orang. Teknik yang digunakan dalam penelitian ini untuk Untuk Pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru penulis menggunakan Teknik *Sampling jenuh* dan untuk ketua RW dan Masyarakat di kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru digunakan teknik penarikan sampel *simple random sampling*. Jenis dan teknik pengumpulan data yang digunakan terdiri dari data primer, yang diperoleh langsung dari responden dengan menggunakan teknik daftar kuesioner dan wawancara serta data sekunder yang dikumpulkan menggunakan teknik observasi. Sementara teknik analisis data yang digunakan yaitu menggunakan metode deskriptif. Berdasarkan teknik analisis ini, peneliti menyimpulkan bahwa analisis pelaksanaan pembangunan *Speed Hump* Kota Pekanbaru (Studi di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval penilaian cukup terlaksana dengan total skor 238 dari 20 responden. Kesimpulan penelitian ini ialah dalam Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Kota Pekanbaru (Studi di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) masih belum efektif, karena masih ada beberapa indikator yang belum terlaksana sepenuhnya dilapangan.

**ANALYSIS OF SPEED HUMP DEVELOPMENT IN PEKANBARU  
(STUDY OF BUKIT RAYA PEKANBARU CITY)**

**ABSTRACT**

**AIDIL TRI PRATAMA**

*Keywords: Implementation, Development, Speed Hump*

*This study examines in depth the Analysis of the Implementation of Speed Hump Development in Pekanbaru City (Study of the Bukit Raya Pekanbaru City). The purpose of this research is to find out and analyze the implementation of Speed Hump Development in Pekanbaru City (Study in the Bukit Raya District of Pekanbaru City). The research method used in this research is the quantitative method approach which aims to find data and information about the description of a phenomenon, facts, properties, and relationships of certain phenomena comprehensively and integrally. The indicators in this study are Input, Process, Output. The population in this study consisted of 73 people while the sample consisted of 20 people. The technique used in this study is for the Pekanbaru City Transportation Department Employees, the writer uses saturated sampling techniques and for RW and community leaders in the Bukit Raya sub-district of Pekanbaru, the city uses simple random sampling technique. Types and data collection techniques used consist of primary data, obtained directly from respondents using questionnaire and interview list techniques and secondary data collected using observation techniques. While the data analysis technique used is descriptive method. Based on this analysis technique, the researcher concludes that the analysis of the implementation of the Speed Hump development of Pekanbaru City (Study in the Bukit Raya Pekanbaru City) is at an adequate assessment interval with a total score of 238 out of 20 respondents. The conclusion of this research is that in the Implementation of the Speed Hump Development of Pekanbaru City (Study in the Bukit Raya Pekanbaru City) it is still not effective, because there are still several indicators that have not been fully implemented in the field.*

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Dalam suatu kehidupan, manusia tidak pernah terlepas dalam bersosialisasi karena pada dasarnya manusia adalah makhluk sosial, saling membutuhkan satu sama lain dan selalu bekerja sama. Jika kita membahas Administrasi, apa yang terbayang dibenak anda? Administrasi sudah ada dahulukala karena administrasi tercipta dengan timbulnya peradaban manusia. Perkembangan administrasi telah dipelajari lebih mendalam setiap kebudayaan, apapun tujuannya, bagaimanapun strukturnya begitu juga unsur-unsur administrasi tersebut pasti selalu ada.

Dalam Induk teori Administrasi (Administrasi, organisasi dan Manajemen), memiliki *Middle Rank Teory* atau Anak Teori yaitu Pelaksanaan dan Pembangunan. Pada dasarnya kegiatan pembangunan bukan hanya tugas dan tanggung jawab pemerintah dengan segala aparat dan seluruh jajarannya meskipun harus diakui bahwa peranan pemerintah cukup dominan. Singkatnya, pembangunan merupakan urusan semua pihak dalam suatu masyarakat bangsa. Dalam penyelenggaraan kegiatan pembangunan tidak ada warga masyarakat bangsa yang hanya berperan sebagai “penonton”, semua harus berperan sebagai pemain. Defenisi Pembangunan menurut Sondang P Siagian (2016;5) yaitu Seluruh usaha yang dilakukan oleh suatu negara bangsa untuk bertumbuh, berkembang dan berubah secara sadar dan terencana dalam semua segi kehidupan dan penghidupan negara bangsa yang bersangkutan dalam rangka pencapaian tujuan akhirnya.

Negara merupakan suatu sistem organisasi yang paling terbesar serta mempunyai hak penuh dalam membuat rakyatnya makmur, nyaman, aman serta adil. Begitu juga mempunyai tanggung jawab untuk melindungi masyarakatnya melalui tujuan negara yaitu memajukan kesejahteraan umum. Pada dasarnya negara bisa diartikan untuk memajukan kesejahteraan umum salah satu contohnya dalam pembangunan infrastruktur dan lainnya. Sekian banyaknya infrastruktur yang dibangun oleh negara salah satunya ialah jalan. Jika kita membayangkan kota pasti yang dibayangkan adalah padatnya penduduk dan banyaknya transportasi yang menyebabkan permasalahan kemacetan yang sudah biasa kita temukan. Kemacetan yang terjadi dikarenakan banyaknya jumlah kendaraan yang sangat melebihi kapasitas. Kebanyakan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi dari pada menggunakan kendaraan umum.

Kota Pekanbaru yang dikenal sebagai kota madani dan juga memiliki keragaman suku dan budaya, tentu setiap tahunnya meningkatkan kepadatan arus lalu lintas. Oleh sebab itu sangat diperlukan adanya suatu rekayasa lalu lintas. Rambu lalu lintas membawa peranan yang besar bagi pengguna jalan. Apabila suatu jalan tidak ada rambu lalu lintas, bisa menyebabkan kekacauan yang tidak diinginkan. Dengan demikian tentu jelas pentingnya keberadaan lalu lintas yang memberikan keselamatan bagi pengguna jalan. Salah satu rekayasa lalu lintasnya adalah alat pembatas kecepatan atau *speed hump*.

Pada dasarnya, regulasi terhadap pelaksanaan pembangunan alat pembatas kecepatan sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Mengenai regulasi

tersebut, alat pembatas kecepatan ada 3 (tiga) macam, diantaranya *speed hump*, *speed bump* dan *speed table*. Dalam Pasal 3 ayat (2) yang berbunyi “Alat pembatas kecepatan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), meliputi *Speed Hump*, *Speed Bump* dan *Speed Table*”. Namun ketiga alat pembatas kecepatan ini tentunya berbeda, tetapi masyarakat awam lebih familiar menyebut ketiga alat pembatas ini dengan Polisi Tidur. Perbedaan yang mencolok yaitu dari desain bangunan tersebut. Penulis juga telah memaparkan gambar-gambar alat pembatas kecepatan mulai dari *speed hump*, *speed bump* dan *speed table*.

**Gambar 1.1 : Alat Pembatas Kecepatan *Speed Hump* Berdasarkan Regulasi Peraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018**



Sumber: *cerdas hukum.com*

*Speed Hump* hanya untuk diperuntukan di jalanan lokal dan pemukiman dengan batas kecepatan maksimal 20 kilometer per jam. Spesifikasi yang harus diikuti dalam membangun polisi tidur *Speed Hump* yaitu ketinggian harus berkisar antara 5-9 sentimeter, lebar maksimal 39 sentimeter dengan kelandaian 50 persen.

**Gambar 1.2 : Alat Pembatas Kecepatan *Speed Bump* Berdasarkan Regulasi Peraraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018**



*Sumber: cerdas hukum.com*

*Speed Bump* dikhususkan untuk area parkir, jalan privat, dan jalan di lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 kilometer per jam. Polisi tidur *Speed Bump* ini dibuat dengan ketinggian maksimal 12 sentimeter, lebar bagian atas minimal 15 sentimeter, serta kelandaian 15 persen.

**Gambar 1.3 : Alat Pembatas Kecepatan *Speed Table* Berdasarkan Regulasi Peraraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018**



*Sumber: cerdas hukum.com*

*Speed Table* hanya diperuntukan di kawasan penyeberangan dan jalan-jalan lokal yang memiliki batas kecepatan maksimal 40 kilometer per jam. *Speed Table* harus mempunyai ketinggian maksimal 9 sentimeter, lebar 660 sentimeter dan kelandaian 15 persen.

Adapun peneliti tertarik meneliti *Speed Hump* karena regulasi ini baru dilaksanakan dua tahun terakhir yakni dari tahun 2018 dan 2019. Sehingga pembangunan *speed hump* di kota pekanbaru itu sendiri hanya beberapa sebagian kecamatan saja yang membangun *speed hump* tersebut. Adapun alasan peneliti memilih lokasi penelitian di kecamatan bukit raya, karena melihat dari sisi pelaksanaan pembangunan *speed hump* itu sendiri yang masih beberapa kelurahan-kelurahan saja yang membangun *speed hump* dari 5 (lima) kelurahan yang ada dikecamatan bukit raya.

Mengenai defenisi *speed hump* atau alat pembatas kecepatan, dalam pasal 1 ayat (2) yang berbunyi “*Speed Hump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada jalan lokal dan jalan lingkungan dengan kecepatan oprasional dibawah 20 (dua puluh) kilometer per jam”. Sehingga dalam pembangunan *speed hump* tidak bisa dibangun disembarang jalan karena pada dasarnya bangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan hanya boleh di jalan lingkungan dan jalan lokal.

Ketentuan mekanisme pembangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2018 pasal 3 ayat (4) yaitu:

1. Terbuat dari bahan badan jalan atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa.
2. Ukuran tinggi antara 5 (lima) sampai dengan 9 (sembilan) sentimeter, lebar total antara 35 (tiga puluh lima) sampai dengan 39 (tiga puluh sembilan) sentimeter dengan kelandaian maksimal 50 (lima puluh) persen.
3. Kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 (dua puluh) sentimeter dan warna hitam berukuran 30 (tiga puluh) sentimeter.

Tujuannya dari adanya *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yaitu untuk memberi peringatan kepada pengemudi bahwa mereka akan melalui kondisi jalan yang tidak biasa yaitu alat pembatas kecepatan tersebut. Hal ini bertujuan untuk mengurangi kecepatan, mengurangi kecelakaan serta meningkatkan keselamatan bagi pengemudi.

Keberadaan alat Pembatas kecepatan atau *speed hump* ini, juga sudah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 139 ayat (1) sampai dengan ayat (3) yang berbunyi:

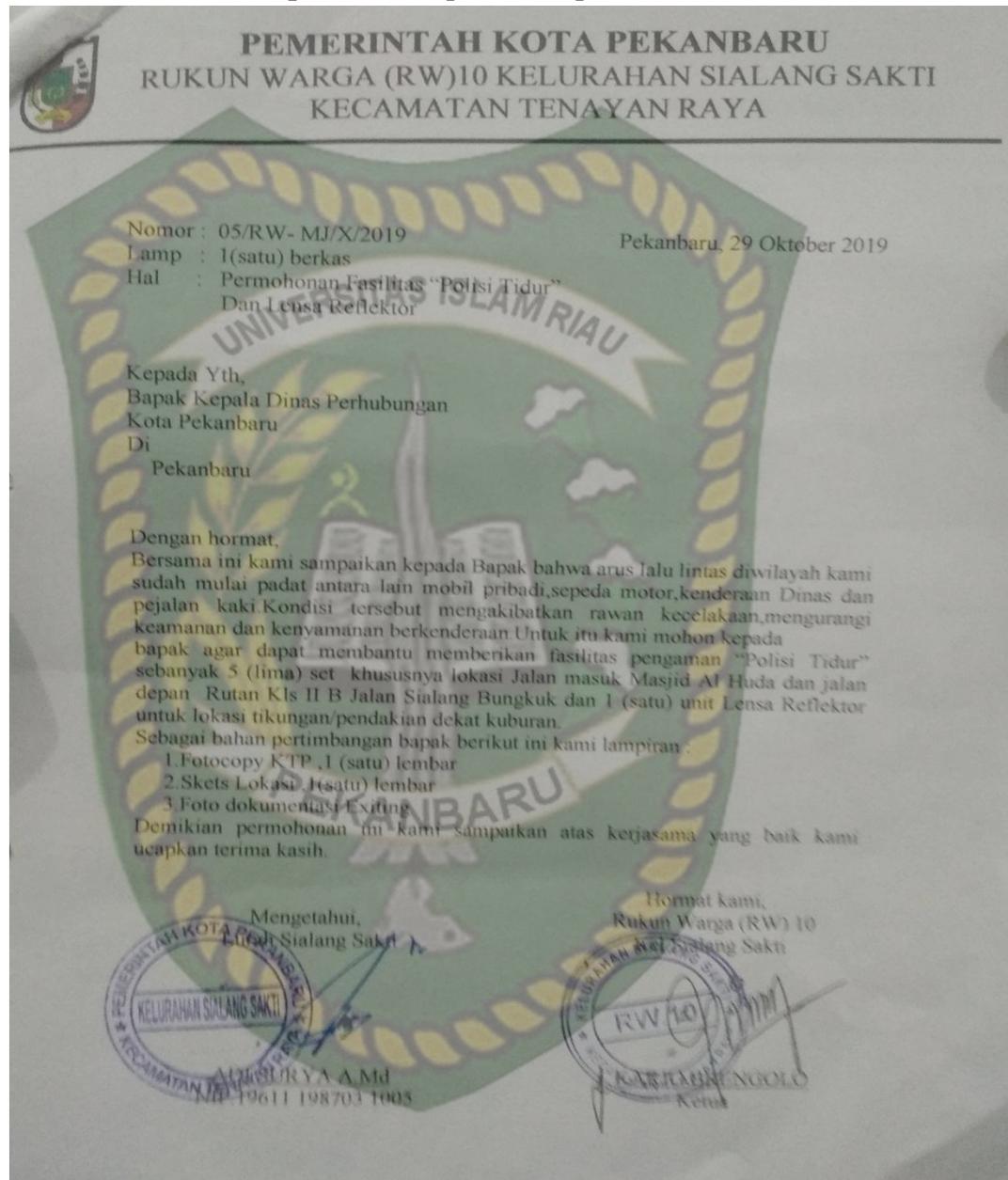
1. Alat Pembatas Kecepatan adalah kelengkapan tambahan pada jalan yang berfungsi untuk membuat pengemudi kendaraan bermotor mengurangi kecepatan kendaraannya.
2. Kelengkapan tambahan sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) antara lain berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi dan kelandaian tertentu.

3. Perencanaan, pengadaan alat pembatas kecepatan dilakukan Dinas Perhubungan, komunikasi dan Informasi kota Pekanbaru. Keberadaan alat pembatas kecepatan lalu lintas diatur dalam peraturan daerah kota Pekanbaru Nomor 10 tahun 2017 pada pasal 140 ayat (1) yaitu alat pembatas kecepatan ditempatkan pada:

- a. Jalan dilingkungan pemukiman.
- b. Jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C.
- c. Pada jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan kontruksi.

Mengenai prosedur mekanisme dalam pembangunan alat pembatas kecepatan atau *Speed Hump*, harus ada pengajuan surat perizinannya yaitu dengan membuat surat permohonan oleh Rukun Warga (RW) di kelurahan masing-masing serta diketahui oleh Lurah setempat yang dituju ke Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Adapun contoh suratnya yaitu sebagai berikut:

**Gambar I.4 : Bentuk Surat Perizinan Pembangunan Alat Pembatas Kecepatan atau *Speed Hump*.**



*Sumber: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru*

Mengenai permintaan terhadap pembangunan *Speed Hump*, penulis telah memaparkan suatu Data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Adapun Data yang diperoleh yaitu sebagai berikut:

**Tabel I.1: Daftar Permintaan *Speed Hump* 2019 Baik yang Sudah Terealisasi maupun yang Belum Terealisasi.**

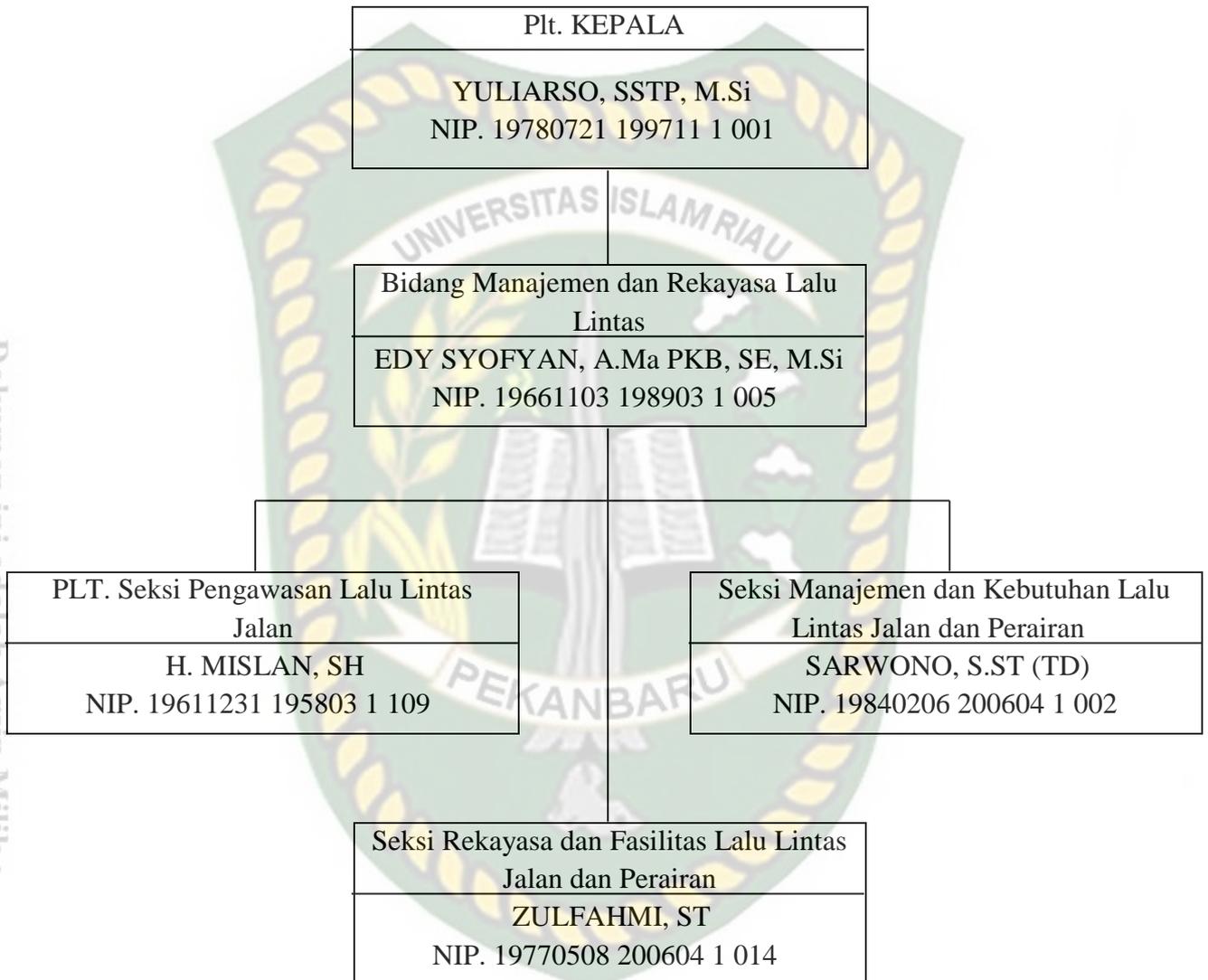
No	Lokasi	Jenis Rambu	Keterangan
1.	Jl.Sialang Bungkok, Kulim	<i>Speed Hump</i>	Terpasang
2.	Jl.Sumatera Kel. Sialang Sakti Kec. Tenayan Raya	<i>Speed Hump</i>	Belum
3.	Jl.Bukit Barisan, Kel. Tangkerang Timur kec. Tenayan Raya Timur	<i>Speed Hump</i>	Belum
4.	SDIT AL-Birru, SDN 29, SDN 118, SDN 16, SMPN 30, Smart School Indonesia, SDN 106, SDN 55, SDN 25 (Jl. Sembilang)	<i>Speed Hump</i>	Belum
5.	RW 10 Kel. Sialang Sakti. Kec. Tenayan Raya	<i>Speed Hump</i>	Belum
6.	Jl.Ambon (Masjid)	<i>Speed Hump</i>	Terpasang
7.	Jl.TPU Mesjid Jabal Rahma Perum Prima Garuda Sakti. Kec. Tampan	<i>Speed Hump</i>	Belum
8.	Jl.Kakap 4, Kec. Bukit Raya, Kel. Tangsel (depan mesjid nurul islam)	<i>Speed Hump</i>	Terpasang
9.	Merak Utama, Parit Indah	<i>Speed Hump</i>	Belum
10.	Jl.Melati Indah, Perum Attaya 2, Kel.Bina Widya, Kec.Tampan	<i>Speed Hump</i>	Belum
11.	Jl.Kelapa Sawit-Jl.Kopi	<i>Speed Hump</i>	Belum
12.	Jl.Pinang (Mesjid Siti Saryam)	<i>Speed Hump</i>	Belum
13.	Jl.Melati 2 Mesjid Wahdatul Ummah Simp.Jalan Kamboja	<i>Speed Hump</i>	Belum

Sumber: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Berdasarkan Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 106 Tahun 2016, bahwasanya tugas pokok dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Pelaksanaan Pembangunan Alat Pembatas Kecepatan adalah Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas. Adapun mengenai tugas pokok dan fungsinya yaitu dalam Pasal 23 yang berbunyi:

- a. Penyusunan rencana strategis, rencana kerja dan kerangka acuan kerja dan anggaran serta menyelenggarakan pelaksanaan tugas bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- b. Pengkoordinasian, pembinaan dan perumusan pedoman dan petunjuk tata laksana administrasi bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- c. Pengkoordinasian, pembinaan dan perumusan setiap kegiatan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- d. Pengkoordinasian, pembinaan dan perumusan pelayanan dan pengaturan kinerja bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- e. Pengkoordinasian, pembinaan dan perumusan laporan-laporan bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- f. Pengkoordinasian, pembinaan dan perumusan tugas-tugas manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- g. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pemimpin sesuai dengan tugas dan fungsinya.

**Gambar I.5 : Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (per november 2019).**



*Sumber: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru*

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas sudah merealisasikan pembangunan *speed hump* di jalan-jalan lokal dan pemukiman di setiap kecamatan Kota Pekanbaru termasuk di kecamatan Bukit Raya. Berikut Data yang diperoleh peneliti dalam bentuk tabel yaitu sebagai berikut:

**Tabel I.2: Data Speed Hump di Seluruh Kecamatan Kota Pekanbaru Tahun 2018-2019 dalam Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Lokasi	Kelurahan dan kamatan	Vol meter	Lokasi	Jumlah	Keterangan
1	Jl. Teratai Masjid Al-Ikhlas	Sukajadi	6	1	6	1 titik (sudah terpasang)
2	Jl. Teratai Masjid	Sukajadi	7	1	7	1 titik (sudah terpasang)
3	Jl. T.Z Abidin Mushallah	Pekanbaru Kota	3	1	3	1 titik (sudah terpasang)
4	Jl. Melati II	Bina Widya/Tampan	4	4	16	4 titik (sudah terpasang)
5	Jl. Kayu Manis	Payung Sekaki	4	4	8	2 titik (sudah terpasang)
6	Jl. Indra Puri	Tenayan Raya	4	1	4	1 titik (sudah terpasang)
7	Jl. Seroja	Tenayan Raya	6	4	24	4 titik (sudah terpasang)
8	Jl. Rokan	Payung Sekaki	4	4	8	2 titik (sudah terpasang)
9	Jl. Mangkubumi gg Pelita Taqwa	Umban Sari/Rumbai	3	1	9	3 titik (sudah terpasang)
10	Jl. Palembang	Tenayan Raya	4	2	8	2 titik (sudah terpasang)
11	Jl. Irkab SDN 113	Sidomulyo Timur/Marpo yan Damai	4.50	2	9	2 titik (sudah terpasang)
12	Jl. Letjen S. Suparman gg sempena	Cinta Raja/Sail	3	1	3	1 titik (sudah terpasang)
13	Jl. Kampung Kelapa	Suka Mulia/Sail	4	2	8	2 titik (sudah terpasang)

14.	Jl. Sariamin	Cinta Raja/Sail	4	1	4	1 titik (sudah terpasang)
15	Jl. Singgalang Perum BMP gg Jeruj	Tenayan Raya	4	2	8	2 titik (sudah terpasang)
16	Jl. Banda Aceh/Sakuntala Masjid Muchlisin	Tangkerang Utara/ Bukit Raya	4 5	2 1	8 5	3 titik (sudah terpasang)
17	Jl. Melati	Marpoyan Damai	4	1	4	1 titik (sudah terpasang)
18	Jl. Kina gg Cendana	Tangkerang Utara/Bukit Raya	3	2	6	2 titik (sudah terpasang)
19	Jl. Gelugur	Tangkerang Utara/Bukit Raya	4 5 3	1 1 1	4 5 3	3 titik (sudah terpasang)
20	Jl. Tengku Bey II	Simpang Tiga/Bukit Raya	4 5	6 1	24 5	7 titik (sudah terpasang)
21	Jl. Kamboja	Bina Widya/ Tampan	4	2	8	3 titik (sudah terpasang)
					197	

Sumber: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Dari Data Tabel diatas, dapat diketahui keseluruhan jumlah *speed hump* yang sudah dibangun oleh Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru di seluruh jalan-jalan kota pekanbaru berjumlah 21 (dua puluh satu) jalan yang sudah terpasang. Dengan keterangan beberapa jalan-jalan yang sudah terpasang mulai dari Jl. Teratai Masjid Al-Ikhlas di kecamatan Sukajadi dengan *speed hump* yang terpasang 1 (satu) titik sampai Jl. Kamboja di kelurahan/kecamatan Bina Widya/ Tampan dengan *speed hump* yang terpasang 3 (tiga) titik sehingga total keseluruhan *speed hump* yang sudah terpasang berjumlah 197 titik.

Begitu juga penulis telah memaparkan data perencanaan pembangunan *speed hump* oleh bidang manajemen rekayasa lalu lintas di kecamatan bukit raya.

Yaitu sebagai berikut:

**Tabel I.3: Realisasi Perencanaan Pembangunan *Speed Hump* tahun 2019 Di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru**

No	Lokasi	Kelurahan	Target Rp	Realisasi Rp	%
1	Jl. Makmur	Tangkerang Labuai/ Bukit Raya	3.500.000	3.500.000	100%
2	Jl. Amal gg Ikhlas 3	Tangkerang Labuai/ Bukit Raya	3.500.000	3.500.000	100%
3	Jl. Kurnia	Tangkerang Labuai/ Bukit Raya	3.500.000	3.500.000	100%
4	Jl. Karyamulia	Tangkerang Labuai/ Bukit Raya	3.500.000	3.500.000	100%
5	Jl. Sentosa gg Pandayani	Tangkerang Utara/ Bukit Raya	3.500.000	3.500.000	100%
			17.500.000	17.500.000	

Sumber: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Dari Data Tabel diatas, dapat diketahui bahwasanya jumlah *speed hump* atau alat pembatas kecepatan jalan dalam realisasi perencanaan pembangunan oleh Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di jalan-jalan Bukit Raya kota Pekanbaru yaitu berjumlah 5 (Lima) ruas jalan. Mulai dari Jl. Makmur di kelurahan/kecamatan Tangkerang Labuai/ Bukit Raya dengan anggaran sebesar Rp3.500.000 sampai Jl. Sentosa gg Pandayani di kelurahan/kecamatan Tangkerang Utara/Bukit Raya dengan anggaran sebesar Rp3.500.000 dan total anggaran sebesar Rp17.500.000.

Adapun Data *Speed Hump* yang terpasang oleh bidang Manajemen Rekayasa dan Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru di Kecamatan Bukit raya yaitu sebagai berikut:

**Tabel I.4: Data *Speed Hump* di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru Tahun 2018-2019 dalam Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

No	Lokasi	Kelurahan dan kematan	Vol meter	Lokasi	Jumlah	Keterangan
1.	Jl. Banda Aceh/ Sakuntala Masjid Muchlisin	Tangerang Utara/ Bukit Raya	4	2	8	3 titik (sudah terpasang)
			5	1	5	
2.	Jl. Kina gg Cendana	Tangerang Utara/Bukit Raya	3	2	6	2 titik (sudah terpasang)
3.	Jl. Gelugur	Tangerang Utara/Bukit Raya	4	1	4	3 titik (sudah terpasang)
			5	1	5	
			3	1	3	
4.	Jl. Tengku Bey II	Simpang Tiga/Bukit Raya	4	6	24	7 titik (sudah terpasang)
			5	1	5	
					60	

Sumber: Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Dari Data Tabel diatas, dapat diketahui bahwasanya jumlah *speed hump* yang sudah terlaksana oleh Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di jalan-jalan Bukit Raya kota pekanbaru yaitu berjumlah 4 (empat) ruas jalan yang sudah terpasang. Dengan keterangan beberapa jalan-jalan yang sudah terpasang mulai dari Jl. Banda Aceh/ Sakuntala Masjid Muchlisin di kelurahan/kecamatan Tangerang Utara/ Bukit Raya dengan *speed hump* yang terpasang 3 (tiga) titik sampai Jl. Tengku Bey II di kelurahan/kecamatan Simpang Tiga/Bukit Raya

dengan *speed hump* yang 7 (tujuh) titik. Sehingga total keseluruhan *speed hump* yang sudah terpasang berjumlah 60 titik.

Berdasarkan tabel data diatas mengenai *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang sudah dibangun khususnya di Kecamatan Bukit Raya, peneliti melihat fenomena pembangunan terhadap *speed hump* di kecamatan tersebut. Adapun fenomena yang dikemukakan yaitu:

1. Kecamatan Bukit Raya yang terdiri dari 5 (lima) kelurahan yaitu kelurahan tangkerang labuai, kelurahan tangkerang selatan, kelurahan tangkerang utara, kelurahan simpang tiga dan kelurahan air dingin. Namun Berdasarkan Data Tabel I.4, hanya 2 (dua) kelurahan saja yang terpasang *speed hump* alat pembatas kecepatan tersebut yaitu kelurahan tangkerang utara dan kelurahan simpang tiga. Padahal *speed hump* itu sendiri memiliki peran penting yaitu untuk memberikan keselamatan bagi pengguna jalan, mengurangi kecepatan, mengurangi kecelakaan serta masyarakat merasa nyaman karena pengguna jalan tidak semena-mena mengendarai kendaraannya.
2. Kegiatan Sosialisasi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, semestinya diadakan mengenai Pembangunan *Speed Hump* khususnya di kelurahan-kelurahan kecamatan Bukit Raya yang belum terealisasi. Mulai dari Kelurahan tangkerang labuai, kelurahan tangkerang selatan dan kelurahan air dingin.

Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melakukan suatu penelitian dengan judul “**Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru)**”

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan diatas, maka penulis membuat batasan dalam rumusan masalah yang berfokus pada pembangunan-pembangunan *speed hump* yang dapat memberikan keselamatan bagi pengguna jalan. Dalam penelitian ini, adapun rumusan masalah sebagai berikut “**Bagaimanakah Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru)?**”

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

### **a. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini untuk mengetahui dan menganalisis terkait pelaksanaan pembangunan *Speed Hump* Kota Pekanbaru (Studi di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).

### **b. Kegunaan Penelitian**

1. Guna Teoritis, yakni diharapkan hasil dari penelitian ini dapat mejadi karya tulis ilmiah yang dapat ditelaah dan dipelajari lebih lanjut, oleh mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
2. Guna Akademis, yakni dapat dijadikan bahan untuk penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan masalah Analisis Pelaksanaan

Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).

3. Guna Praktis, yakni diharapkan dapat bermanfaat untuk mendapat wawasan dan memperdalam pengetahuan peneliti tentang Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Kota Pekanbaru (studi di kecamatan bukit raya kota pekanbaru).



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

## BAB II

### STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR

#### A. Studi Kepustakaan

Untuk memperjelas konsep pada penelitian ini, maka penulis mengutip beberapa pendapat para ahli dan teori yang sesuai dengan tujuan penelitian ini. Hal ini dimaksud untuk memudahkan penelitian untuk memecahkan permasalahan dan akan menjadi landasan dalam penelitian. Teori-teori yang digunakan merupakan rangkaian yang akan dihubungkan pada permasalahan.

##### 1. Konsep Administrasi

Administrasi merupakan suatu seni dan ilmu dimana administrasi mempunyai unsur-unsur tertentu, seperti adanya jumlah manusia, tujuan yang hendak di capai, tugas-tugas yang harus diselesaikan dan perlengkapan untuk melaksanakan tugas-tugas itu.

Menurut Sondang P. Siagian (2008;2) administrasi adalah sebagai keeluruhan proses kerjasama antara dua orang atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Dalam arti sempit, administrasi dapat didefinisikan sebagai rangkaian pekerjaan ketatausahaan atau kesekretariatan yang terkait dengan surat menyurat dan pengelolaan keterangan tertulis lainnya.

Menurut the liang gie (dalam Zulkifli, 2009:16) Administrasi adalah segenap rangkaian kegiatan penataan terhadap pekerjaan pokok yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam bekerja sama untuk mencapai tujuan tertentu.

Pasalong (2007:3) mengatakan Adminiastrasi adalah pekerjaan terencana yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam bekerjasama untuk mencapai tujuan atas dasar efektif, efisien dan rasional. Sedangkan menurut Sugandha Administrasi merupakan sebuah proses kegiatan penetapan sasaran-sasaran serta plaksanaan tercapainya, dengan memanfaatkan semua sumber yang tersedia guna mewujudkan tujuan negara yang dilakukan secara bekerja sama dengan dan melalui orang-orang, baik individu maupun kelompok secara terkoordinasi (dalam Amin Ibrahim, 2004:10).

Nawawi (dalam Syafiie, 2003:5) mendefenisikan bahwa administrasi adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan sebagai proses pengendalian usaha kerjasama sekelompok manusia untuk mencapai tujuan bersama yang telah ditetapkan sebelumnya.

Oleh karena itu administrasi merupakan kegiatan yang harus ada dalam setiap kegiatan organisasi, maka dalam setiap adanya tujuan harus ada terdapat unsur-unsur. Karena setiap unsur tersebut membentuk satu kesatuan yang disebut dengan sistem.

Selain memahami defenisi administrasi, beberapa unsur penting yang wajib. Menurut The Liang Gie, ada 8 unsur yang harus ada:

1. Organisasi adalah Tempat dimana kegiatan administrasi dilakukan.  
Dalam bisnis, orang-orang yang bekerja di dalamnya akan dihimpun mejadi sebuah wadah.

2. Manajemen adalah Alat utama pelaksanaan administrasi. Ada pengatur, penggerak, manajer dan tenaga operasional. Dalam manajemen ini masih dibagi menjadi tiga kelompok; top management, middle management dan lower management (mandor).
3. Organisasi adalah Tempat dimana kegiatan administrasi dilakukan. Dalam bisnis, orang-orang yang bekerja di dalamnya akan dihimpun menjadi sebuah wadah.
4. Manajemen adalah Alat utama pelaksanaan administrasi. Ada pengatur, penggerak, manajer dan tenaga operasional. Dalam manajemen ini masih dibagi menjadi tiga kelompok; top management, middle management dan lower management (mandor).
5. Komunikasi merupakan Administrasi yang mengatur pola komunikasi antar departemen. Misalnya melalui surat atau warta.
6. Kepegawaian merupakan berkaitan dengan penggunaan tenaga kerja. Dalam administrasi ada proses yang saling berhubungan, yaitu; penerimaan, penempatan, pendayagunaan dan pemberhentian kerja.
7. Keuangan merupakan berkaitan dengan pembiayaan kontrak kerjasama mulai dari cara memperoleh dana hingga pertanggungjawabannya.
8. Perbekalan merupakan Berhubungan dengan pengadaan barang, penyimpanan dan penyingkiran. Pihak administrasi akan menyisir mana barang yang dibutuhkan untuk kerja dan tidak.

9. Tata usaha yaitu Meliputi kegiatan pencatatan, penyimpanan dan pengiriman.

10. Public Relation yaitu Administrasi akan menciptakan peraturan bagaimana berhubungan dengan masyarakat terutama konsumen.

Administrasi dalam setiap kegiatannya harus memiliki kegiatan dan aktivitas yang sesuai dengan apa yg sudah direncanakan hal itu bisa ditandai dengan karakteristiknya. Adapun karakteristik ataupun ciri-ciri administrasi yaitu sebagai berikut:

1. Administrasi memiliki tujuan yang jelas.
2. Di dalam Administrasi terdapat kelompok manusia yang terdiri dari dua orang atau lebih.
3. Administrasi selalu berhubungan dengan kegiatan kerjasama.
4. Di dalam Administrasi terdapat usaha atau proses kerja.
5. Kegiatan di dalam Administrasi selalu terdapat kepemimpinan, bimbingan dan pengawasan.

Dengan berbagai defenisi dan ciri-ciri administrasi publik diatas dapat disimpulkan bahwa administrasi publik adalah peroses kerja sama kelompok orang yang terdiri dari aparatur negara dalam merumuskan dan mengimplementasikan berbagai kebijakan dan perogram untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan pencapaian negara secara efektif dan efesien.

## **2. Konsep Organisasi**

Organisasi merupakan bagian yang tidak bisa dipisahkan dengan kehidupan manusia. Karena setiap kegiatan manusia selalu berkelompok atau

berorganisasi. Begitu juga dengan administrasi dan organisasi merupakan satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan. Kegiatan administrasi mengarahkan pencapaian tujuan organisasi yang efektif dan efisien serta organisasi merupakan sarana untuk mencapai tujuan.

Menurut Bernard (dalam thoha 2008:167) organisasi adalah suatu sistem kegiatan-kegiatan yang terkoordinasi secara sadar, atau suatu kegiatan dari dua manusia atau lebih.

Menurut Riva'i (2012:169), dalam usaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya manusia memerlukan manusia lain. Usaha untuk memenuhi kebutuhan tersebut dengan membentuk hubungan kerjasama dan selanjutnya membentuk kelompok-kelompok.

Menurut Siagian (dalam Zulkifli 2009:710) mendefinisikan organisasi sebagai setiap bentuk persekutuan antara dua orang atau lebih dalam bekerja sama dan secara formal terikat dalam rangka pencapaian suatu tujuan yang telah ditentukan dalam ikatan terdapat seseorang atau beberapa orang yang disebut atasan dan seseorang atau kelompok orang yang disebut bawahan.

Sementara itu, Zulkifli (2005:131) bahwa suatu organisasi sebagai sistem apapun bentuk dan juga jenisnya adalah bersifat dinamis dan juga terbuka. Terbuka karena tidak mungkin menghindari dari berbagai bentuk pengaruh perubahan yang datang dari aspek lingkungan, terutama lingkungan eksternal.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa Organisasi yaitu wadah atau tempat dimana orang-orang yang di dalamnya melakukan kegiatan ataupun aktivitas bersama sesuai dengan tujuan yang sudah ditentukan.

Organisasi memang harus jelas tujuan serta berbagai hal yang akan dilakukan di dalamnya tertuang dalam visi dan misi organisasi. Tentunya hal ini harus sudah ditentukan sejak awal karena berkaitan dengan pembagian tugas serta bentuk kerja sama yang akan dilakukan masing-masing anggota yang ada di dalamnya. Sehingga tujuan ini menjadi poin yang sangat penting dimiliki sebuah organisasi dalam mengoptimalkan kinerja yang ada di dalamnya.

Untuk bisa menjalankan suatu organisasi, maka diperlukan kelengkapan unsur dasar dalam organisasi itu sendiri. Dengan adanya kelengkapan unsur tersebut maka organisasi dalam terlaksana dengan baik. Berikut beberapa unsur yang harus ada dalam organisasi adalah :

1. Anggota organisasi yang terdiri dari pemimpin yang mengatur organisasi secara umum, manajer yang mengepalai unit tertentu sesuai fungsi bidang kerjanya dan orang-orang yang bekerja di bawah manajer. Penyebutan ini biasanya disesuaikan dengan jenis organisasinya masing-masing.
2. Kerja sama menjadi bagian penting dalam sebuah organisasi, dengan adanya kerja sama yang baik maka tujuan organisasi dapat dicapai bersama-sama. Sehingga adanya tingkatan anggota akan membantu memudahkan dalam mengatur bagian kerja untuk menjalin kerja sama yang lebih baik.
3. Tujuan organisasi akan menjadi arah perjalanan organisasi tersebut dalam menentukan kegiatan yang dilakukan nantinya.

4. Lingkungan seperti kondisi sosial, budaya, ekonomi dan teknologi menjadi pendukung dalam mencapai tujuan dari organisasi yang telah ditentukan sebelumnya.
5. Peralatan adalah sarana seperti materi, budget dan barang modal lainnya yang dapat menjadi tempat bekerja atau berkumpulnya organisasi.
6. Komunikasi tentunya akan sangat mempengaruhi bagaimana setiap anggota organisasi dapat bekerjasama dengan baik. Komunikasi yang baik akan sangat mendukung perkembangan organisasi secara lebih optimal sesuai dengan proses kerja yang sudah diatur sedemikian rupa.

Ada beberapa hal yang dapat menjadi ciri-ciri sebuah organisasi yaitu sebagai berikut :

1. Memiliki anggota atau sekelompok orang di dalamnya yang berjumlah 2 (dua) orang atau lebih untuk bisa menjalankan organisasi sesuai dengan tujuan yang telah ditentukan.
2. Memiliki tujuan organisasi yang akan dicapai bersama. Sehingga kegiatan yang dilakukan di dalamnya akan lebih jelas.
3. Saling bekerja sama menjadi ciri khas utama dalam organisasi karena bagaimanapun setiap anggota yang ada di dalamnya harus bisa saling membantu untuk mencapai tujuan organisasi.
4. Peraturan yang dibuat untuk kepentingan setiap anggota dalam organisasi tentu sangat penting untuk membatasi sumber dayanya.

5. Pembagian tugas yang sinergis akan dilakukan sesuai dengan kebutuhan pekerjaan dalam organisasi tersebut, tentunya juga dengan pertimbangan bidang berdasarkan tujuan organisasi yang ditentukan.

Dengan berbagai defenisi, unsur-unsur dan ciri-ciri organisasi diatas, dapat disimpulkan bahwa organisasi harus menyesuaikan diri dengan sifat dinamisnya masyarakat dan khususnya lingkungan sekitar organisasi yang tak mampu dihambat perkembangannya dan bahwa organisasilah yang harus mampu bersikap dewasa dalam menempatkan diri menghadapi tantangan lingkungan dalam dan luar organisasi.

### **3. Konsep Manajemen**

Suatu organisasi agar bisa terus berjalan dengan apa yang diharapkan maka pastinya harus memerlukan adanya strategi atau ilmu untuk mempertahankan dan menjalankan organisasi, adapun strategi atau ilmu tersebut terdapat dalam konsep manajemen, yang mana manajemen merupakan suatu usaha atau upaya dalam pencapaian sebuah tujuan dengan cara mendayagunakan dan juga mengoptimalkan bantuan atau kemampuan orang lain untuk melakukan aktivitas pencapaian tujuan yang sudah ditentukan sebelumnya oleh suatu organisasi.

Manajemen juga bisa didefenisikan yaitu seni dimana diperlukan kemampuan seorang pemimpin dalam mengolah organisasi dan sebagai sebuah ilmu manajemen dapat diterapkan dengan konsep-konsep yang telah ditentukan secara sistematis dalam pelaksanaan kegiatan organisasi.

Menurut G.R Terry (dalam marnis 2011;3) mendefenisikan manajemen sebagai suatu proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan perencanaan,

pengarahan dan pengendalian yang dilakukan untuk menentukan serta tercapainya sasaran-sasaran yang telah ditentukan melalui pemanfaatan sumber daya manusia dan sumber-sumber lainnya.

Menurut Stoner dan Freeman (dalam Safroni, 2012;44) manajemen adalah proses perencanaan, pengorganisasian, kepemimpinan dan pengendalian upaya anggota organisasi dan proses penggunaan semua sumber daya organisasi yang telah ditetapkan.

Menurut Siswanto (2005;9), Manajemen sebagai suatu ilmu adalah akumulasi pengetahuan yang disistematisasikan atau kesatuan pengetahuan yang terorganisasi. Sedangkan manajemen sebagai suatu seni yaitu merupakan keahlian, kemampuan, serta keterampilan dalam menerapkan prinsip, metode dan teknik dalam menggunakan sumber daya manusia dan sumber daya alam secara efektif dan efisien untuk mencapai tujuan.

Selain itu, menurut Liang G (dalam Zulkifli 2009;16) Manajemen adalah suatu proses terdiri dari enam fungsi yaitu: Perencanaan, pembuatan, keputusan, pengkoordinasian, pengontrolan dan penyempurnaan.

Menurut Handoko (2009;23-25) manajemen memiliki lima fungsi yaitu:

1. Perencanaan, rencana yang dibutuhkan untuk memberikan kepada organisasi tujuan-tujuannya dan menetapkan prosedur terbaik untuk pencapaian tujuan-tujuan itu.
2. Pengorganisasian, adalah penentuan sumber daya-sumber daya dan kegiatan-kegiatan yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan organisasi, perencanaan dan pengembangan suatu organisasi atau kelompok kerja

yang akan dapat “membawa” hal hal tersebut kearah tujuan, penugasan tanggung jawab tertentu dan kemudian, pendelegasian wewenang yang diperlukan kepada individu-individu untuk melaksanakan tugas-tugasnya. Fungsi ini menciptakan struktur formal dimana pekerjaan ditetapkan, dibagi dan dikoordinasikan.

3. Penyusunan personalia, adalah penarikan, pelatihan dan pengembangan serta menempatkan dan pemberian orientasi para karyawan dalam lingkungan kerja yang menguntungkan dan produktif.
4. Pengarahan, yang berfungsi sebagai untuk membuat atau mendapatkan para karyawan melakukan apa yang diinginkan dan harus mereka lakukan.
5. Pengawasan, adalah penemuan dan penerapan cara dan peralatan untuk menjamin bahwa rencana sudah dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan.

Unsur-Unsur Manajemen dalam penerapannya di dalam perusahaan saling berkaitan erat satu sama lainnya. Masing-masing dari unsur tersebut tidak bisa dipisahkan antara satu dengan yang lainnya. Tanpa adanya salah satu maka penerapan fungsi manajemen dalam perusahaan tidak akan bisa berjalan dengan baik dan semestinya. Berikut enam unsur-unsur terpenting dalam Fungsi Manajemen sebagai berikut:

1. *Man* (Sumber daya Manusia), Unsur manajemen yang paling vital adalah sumber daya manusia. Manusia yang membuat perencanaan dan mereka pula yang melakukan proses untuk mencapai tujuan tersebut. Tanpa adanya sumber daya manusia maka tidak ada proses kerja, sebab pada prinsip dasarnya mereka adalah makhluk pekerja.
2. *Money* (uang), Perusahaan dalam menjalankan seluruh aktifitas sehari-harinya tidak akan bisa terlepas dari biaya yang diukur dengan satuan sejumlah uang. Dengan ketersediaan uang atau dana yang memadai maka manajemen perusahaan akan lebih leluasa dalam melakukan sejumlah efisiensi untuk mencapai tujuan akhir perseroan yaitu memperoleh laba yang maksimal.
3. *Materials* (bahan baku), Ketersediaan bahan baku atau material sangat vital dalam proses produksi. Tanpa bahan baku perusahaan manufaktur tidak bisa mengolah sesuatu untuk dijual. Dibutuhkan tenaga ahli untuk mengolah bahan baku menjadi barang jadi atau setengah jadi. Sumber Daya Manusia dan bahan baku sangat berkaitan erat satu sama lain dan tidak bisa dipisahkan.
4. *Machines* (Peralatan Mesin) Untuk mengolah bahan baku menjadi barang jadi dibutuhkan seperangkat mesin dan peralatan kerja. Dengan adanya mesin maka waktu yang dibutuhkan dalam proses produksi akan semakin cepat dan efisien. Disamping efisien, tingkat kesalahan manusia atau human *error* dapat diminimalisir, namun

dibutuhkan sumber daya yang handal dan bahan baku yang berkualitas untuk memperoleh hasil yang maksimal.

5. *Methods* (metode), Dalam menerapkan manajemen untuk mengelola sejumlah unsur-unsur diatas dibutuhkan suatu metode atau *standard operational procedure* yang baku. Setiap divisi di dalam perusahaan memiliki fungsi pokok tugas atau *job desk* tersendiri dan masing masing divisi tersebut saling berkaitan erat dalam menjalankan aktifitas perusahaan.
6. *Market* (pasar), Konsumen atau pasar merupakan elemen yang sangat penting, tanpa permintaan maka proses produksi akan terhenti dan segala aktifitas perusahaan akan vakum.

Berdasarkan defenisi-defenisi, fungsi-fungsi dan unsur-unsur manajemen diatas, bahwa Manajemen merupakan seni atau bakat memanfaatkan potensi orang lain tanpa ada paksaan melainkan karena orang tersebut senang melakukannya ataupun bisa dikatakan suatu rangkaian kegiatan mulai dari perencanaan, pengorganisasian, pengarahan, pengendalian serta pengawasan dengan memanfaatkan sumber daya manusia serta sumber-sumber daya lainnya untuk mencapai suatu tujuan organisasi yang telah ditentukan.

#### **4. Konsep Manajemen Sumber Daya Manusia**

Sumber daya manusia merupakan salah satu sumber daya yang terdapat didalam organisasi, meliputi semua orang yang melakukan aktivitas. Pentingnya elemen manusia sebagai sumber daya yang cukup potensial, yang perlu dikembangkan sedemikian rupa sehingga mampu memberikan kontribusi yang

maksimal bagi organisasi dan bagi pengembangan dirinya, karena itulah manusia sangat perlu dimanajemen.

Manajemen sumber daya manusia terjadi ketika suatu organisasi (organisasi pemerintah maupun non pemerintah) menginginkan kontribusi maksimal dari anggota organisasinya. Sebagai suatu organisasi formal yang bertugas memberikan pelayanan public, maka pemerintahan juga harus menggunakan prinsip-prinsip yang dikembangkan dalam bidang manajemen, khususnya dalam Mengelola Sumber Daya Manusia (SDM).

Menurut Dessler (dalam Sutrisno, 2014;5) Manajemen Sumber Daya Manusia adalah dapat didefinisikan sebagai suatu kebijakan dan praktik yang dibutuhkan seseorang yang menjalankan aspek “orang” atau sumber daya manusia dari posisi seorang manajemen, meliputi perekrutan, penyingkapan, pelatihan, pengimbangan dan penilaian.

Menurut Melayu S.P Hasibuan (2016;10) Manajemen Sumber Daya Manusia adalah ilmu dan seni mengatur hubungan dan peranan tenaga kerja agar efektif dan efisien membantu terwujudnya tujuan perusahaan, karyawan dan masyarakat.

Menurut Handoko (2003;4) Manajemen sumber daya manusia adalah penarikan, seleksi, pengembangan, pemeliharaan dan pengguna sumber daya manusia untuk mencapai tujuan-tujuan individu maupun organisasi.

Menurut Umar (dalam Sutrisno, 2014;7), menjelaskan bahwa Manajemen Sumber Daya Manusia menurut tugasnya dapat dikelompokkan atas tiga fungsi yaitu:

1. Fungsi Manajerial: perencanaan, pengorganisasian, pengarahan dan pengendalian.
2. Fungsi Oprasional: pengadaan, pengembangan, kompensasi, pengintegrasian, pemeliharaan dan pemutusan hubungan kerja.
3. Kedudukan manajemen sumber daya manusia dalam mencapai tujuan organisasi perusahaan secara terpadu.

Dalam perkembangannya unsur *man* (manusia) telah berkembang menjadi suatu bidang ilmu manajemen yang disebut sebagai sumber daya manusia. Manajemen sumber daya manusia merupakan suatu ilmu yang khusus mempelajari satu unsur atau elemen yaitu *man* (manusia). Dengan adanya Sumber Daya Manusia, maka sumberdaya manusia dapat lebih diarahkan kepada kegiatan-kegiatan pencapaian tujuan organisasi seperti dinas perhubungan kota pekanbaru dengan menggerakkan atau memanfaatkan sumber daya yang lainnya untuk dapat bekerja sama sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Tanpa sumber daya manusia, maka sumber daya lainnya kurang bermanfaat dalam mencapai tujuan organisasi, sehingga sangat diperlukan manajemen sumber daya manusia sebagai pengatur bagaimana untuk menjalankan suatu organisasi yang dibentuk dengan memanfaatkan sumber daya organisasi yang ada.

Manajemen Sumber Daya Manusia, memiliki tujuan yang teratur. Berikut beberapa tujuan pengelolaan sumber daya manusia sebagai berikut:

1. Untuk mengembangkan efektivitas kerja sumber daya manusia di dalam organisasi.
2. Memperbaiki kualitas tenaga kerja dalam suatu organisasi sehingga dapat memberikan kontribusi lebih kepada organisasi.
3. Memberikan aturan kerja yang efektif dengan produktivitas tinggi kepada organisasi.
4. Untuk menyeimbangkan antara tujuan masing-masing individu dan menyelaraskannya hingga mampu bergerak dalam irama yang sama demi mencapai tujuan bersama yaitu tujuan perusahaan.
5. Untuk membantu para manajer fungsional dan manajer lini dalam mengelola seluruh tenaga kerja atau karyawan selaku sumber daya manusia dengan cara yang lebih efektif.

Fungsi Oprasional dalam Manajemen Sumber Daya Manusia merupakan *basic* (dasar) pelaksanaan proses MSDM yang efisien dan efektif dalam pencapain tujuan organisasi. Fungsi oprasional tersebut terbagi 8 (delapan) yaitu sebagai berikut:

1. Perencanaan (*Planning*) adalah proses penentuan langkah-langkah yang akan dilakukan di masa datang. Fungsi perencanaan meliputi:
  - a. Menganalisis pekerjaan yang ada
  - b. Menyusun uraian pekerjaan
  - c. Menyusun persyaratan pekerjaan
  - d. Menentukan sumber-sumber penarikan SDM

2. Pengadaan (*Procrutment*) adalah proses penarikan, seleksi, penempatan, orientasi dan induksi untuk mendapatkan karyawan yang sesuai dengan kebutuhan perusahaan. Fungsi pengadaan meliputi:
  - a. Mengumumkan dan menerima surat lamaran
  - b. Melakukan seleksi
  - c. Melakukan orientasi dan platihan pratugas
  - d. Pengangkatan SDM
  - e. Penempatan SDM
3. Pengembangan (*Development*) adalah proses peningkatan keterampilan teknis,teoristik, konseptual dan moral karyawan melalui pendidikan dan pelatihan. Fungsi pengembangan meliputi:
  - a. Penilaian prestasi kerja
  - b. Perencanaan karier
  - c. Pendidikan dan pelatihan
  - d. Pemberian tugas
  - e. Mutasi dan promosi
  - f. Motivasi dan disiplin kerja
4. Kompensasi (*Compensation*) adalah pemberian balas jasa langsung dan tidak langsung, uang atau barang kepada karyawan sebagai imbalan jasa yang diberikannya kepada perusahaan. Fungsi kompensasi meliputi:
  - a. Penggajian dan pengupahan
  - b. Pemberian tunjangan-tunjangan

- c. Pangkat dan jabatan
  - d. Pemberian penghargaan
5. Pengintegrasian (*Integration*) adalah kegiatan untuk mempersatukan kepentingan perusahaan dan kebutuhan karyawan, agar tercipta kerja sama yang serasi dan saling menguntungkan.
  6. Pemeliharaan (*Maintenance*) adalah kegiatan untuk memelihara atau meningkatkan kondisi fisik, mental dan loyalitas karyawan, agar mereka bekerja sama sampai pensiun. Fungsi pemeliharaan meliputi:
    - a. Pemeliharaan kebugaran fisik dan jiwa raga
    - b. Pemeliharaan keamanan dan keselamatan kerja
    - c. Pemberian jaminan perumahan
    - d. Pemeliharaan kesehatan
    - e. Pemeliharaan kesejahteraan rumah tangga SDM
    - f. Pemeliharaan hubungan kerja dan hak asasi SDM
  7. Kedisiplinan adalah keinginan dan kesadaran untuk mentaati peraturan-peraturan perusahaan dan norma-norma sosial.
  8. Pemberitahuan (*Separation*) adalah putusnya hubungan kerja seseorang dari suatu perusahaan. Dalam fungsi ini manajer SDM mengatur hak-hak para pensiun yang dapat diberikan kepada mereka yang telah berjasa besar terhadap perusahaan.

Dengan adanya Manajemen sumber Daya Manusia, maka sumber daya manusia dapat lebih diarahkan kepada kegiatan-kegiatan pencapaian tujuan organisasi seperti dinas perhubungan kota pekanbaru dengan menggerakkan atau

memanfaatkan sumber daya yang lainnya untuk dapat bekerja sesuai dengan tugas dan fungsinya.

## 5. Konsep Pelaksanaan

Untuk mewujudkan suatu tujuan atau target, maka haruslah ada pelaksanaan yang merupakan proses kegiatan yang berkesinambungan sehingga mencapai tujuan yang diharapkan. Pelaksanaan berasal dari kata “laksana” yang berarti sifat dan tanda. Ditambah awalan pe- dan akhiran-an yang berfungsi membentuk kata benda menjadi “pelaksanaan”. Pelaksanaan merupakan suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci, pelaksanaan biasanya dilakukan setelah perencanaan sudah dianggap siap. Secara sederhana pelaksanaan bisa diartikan penerapan.

Menurut Majone dan Wildavsky mengemukakan pelaksanaan sebagai evaluasi. Browne dan Wildavsky mengemukakan bahwa Pelaksanaan adalah perluasan aktivitas yang saling menyesuaikan. Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan dan dimana tempat pelaksanaannya. (Nurdin Usman, 2002:70).

Menurut Wiestra (dalam harsono, 2003:29) mengemukakan pengertian pelaksanaan sebagai usaha-usaha yang dilakukan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan melengkapi segala kebutuhan alatalat yang diperlukan, siapa yang akan melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya dan kapan waktu dimulainya.

Menurut Tjokroadmudjoyo (dalam Nurdin Usman,2000:17) mengemukakan bahwa pelaksanaan sebagai proses dapat kita pahami dalam bentuk rangkaian kegiatan yakni berawal dari kebijakan guna mencapai tujuan maka kebijakan itu ditutrinkan dalam suatu program dan proyek.

Pelaksanaan merupakan aktifitas atau usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagaimana cara yang harus dilaksanakan (Westa 1985 : 17).

Menurut Edward, yang dikutip oleh Abdullah (1987 : 40), dipengaruhi oleh faktor-faktor yang merupakan syarat terpenting berhasilnya suatu proses implementasi. Faktor-faktor tersebut adalah :

1. Komunikasi, merupakan suatu program yang dapat dilaksanakan dengan baik apabila jelas bagi para pelaksana. Hal ini menyangkut proses penyampaian informasi, kejelasan informasi dan konsistensi informasi yang disampaikan.
2. *Resouces* (sumber daya), dalam hal ini meliputi empat komponen yaitu terpenuhinya jumlah staf dan kualitas mutu, informasi yang diperlukan guna pengambilan keputusan atau kewenangan yang cukup guna melaksanakan tugas sebagai tanggung jawab dan fasilitas yang dibutuhkan dalam pelaksanaan.

3. Disposisi, Sikap dan komitmen daripada pelaksanaan terhadap program khususnya dari mereka yang menjadi implemetasi program khususnya dari mereka yang menjadi implementer program.
4. Struktur birokrasi. Yaitu SOP (*Standar Operating Procedures*).yang mengatur tata aliran dalam pelaksanaan program. Jika hal ini tidak sulit dalam mencapai hasil yang memuaskan, karena penyelesaian masalah-masalah akan memerlukan penanganan dan penyelesaian khusus tanpa pola yang baku.

Keempat faktor di atas, dipandang mempengaruhi keberhasilan suatu proses pelaksanaan, namun juga adanya keterkaitan dan saling mempengaruhi antara faktor yang satu dengan faktor yang lain. Selain itu dalam proses pelaksanaan sekurang-kurangnya terdapat tiga unsur yang penting dan mutlak menurut Abdullah (1987 : 398) yaitu :

1. Adanya program (kebijaksanaan) yang dilaksanakan.
2. Kelompok masyarakat yang menjadi sasaran dan manfaat dari program perubahan dan peningkatan.
3. Unsur pelaksana baik organisas maupun perorangan yang bertanggungjawab dalam pengelolaan pelaksana dan pengawasan dari proses implementasi tersebut.

Dari defenisi, faktor-faktor penting dan unsur-unsurnya, yang dikemukakan di atas bahwa pada dasarnya pelaksanaan suatu program yang telah ditetapkan oleh pemerintah harus sejalan dengan kondisi yang ada, baik itu di lapangan maupun di luar lapangan. Yang mana dalam kegiatannya melibatkan beberapa

unsur disertai dengan usaha-usaha dan didukung oleh alat-alat penunjang. bahwa kata pelaksanaan bermuara pada aktivitas, adanya aksi, tindakan, atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanismenya bahwa pelaksanaan bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan.

## **6. Konsep Pembangunan**

Pada hakekatnya, pengertian pembangunan secara umum adalah proses perubahan yang terus menerus untuk menuju keadaan yang lebih baik berdasarkan norma-norma tertentu. Mengenai pengertian pembangunan, para ahli memberikan definisi yang bermacam-macam seperti halnya perencanaan. Istilah pembangunan tentu saja saja diartikan berbeda oleh satu orang dengan orang lain, daerah yang satu dengan daerah lainnya, Negara satu dengan Negara lain. Namun secara umum ada suatu kesepakatan bahwa pembangunan merupakan proses untuk melakukan perubahan (Riyadi dan Deddy Supriyadi Bratakusumah, 2005). Untuk lebih jelasnya berikut ini disajikan definisi pembangunan menurut beberapa ahli.

Pengertian pembangunan itu sendiri yaitu merupakan Seluruh usaha yang dilakukan oleh suatu negara bangsa untuk bertumbuh, berkembang dan berubah secara sadar dan terencana dalam semua segi kehidupan dan penghidupan negara bangsa yang bersangkutan dalam rangka pencapaian tujuan akhirnya (Sondang P Siagian;2016;5).

Sedangkan Ginanjar Kartasasmita (1994) memberikan 17 pengertian yang lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”. Pembangunan (development)

adalah proses perubahan yang mencakup seluruh system sosial, seperti politik, ekonomi, infrastruktur, pertahanan, pendidikan dan teknologi, kelembagaan, dan budaya (Alexander 1994).

Begitu juga menurut Portes (1976) mendefinisikan pembangunan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya. Sama halnya dengan Portes, menurut Deddy T. Tikson (2005) bahwa pembangunan nasional dapat pula diartikan sebagai transformasi ekonomi, sosial dan budaya secara sengaja melalui kebijakan dan strategi menuju arah yang diinginkan. Sedangkan dalam pengertian ekonomi murni, pembangunan adalah suatu usaha proses yang menyebabkan pendapatan perkapita masyarakat meningkat dalam jangka panjang. (Sukirno, 1995 : 13).

Proses pembangunan menghendaki adanya pertumbuhan ekonomi yang diikuti dengan perubahan (growth plus change) dalam perubahan struktur ekonomi, dari pertanian ke industri atau jasa, perubahan kelembagaan, baik lewat regulasi maupun reformasi kelembagaan. Pembangunan secara berencana lebih dirasakan sebagai suatu usaha yang lebih rasional dan teratur bagi pembangunan masyarakat yang belum atau baru berkembang. (Subandi: 2011: 11).

Adapun defenisi pembangunan menurut Rogers (Rochajat,dkk: 2011:3) adalah perubahan yang berguna menuju sustu sistem sosial dan ekonomi yang diputuskan sebagai kehendak suatu bangsa. Selanjutnya menurut W.W Rostow (Abdul: 2004:89) pembangunan merupakan proses yang bergerak dalam sebuah garis lurus, yakni dari masyarakat terbelakang ke masyarakat negara yang maju.

Menurut Bryant dan White (1987:132), dalam mendefinisikan pembangunan sebagai upaya untuk meningkatkan kemampuan manusia dalam mempengaruhi masa depannya. Ada lima implikasi dari definisi tersebut, yaitu :

1. Pembangunan berarti membangkitkan kemampuan optimal manusia, baik individu maupun kelompok.
2. Pembangunan berarti mendorong timbulnya kebersamaan, pemerataan dan kesejahteraan.
3. Pembangunan berarti mendorong dan menaruh kepercayaan untuk membimbing dirinya sendiri sesuai dengan kemampuan yang ada padanya kepercayaan ini dinyatakan dalam bentuk kesempatan yang sama, kebebasan memilih dan kekuasaan memutuskan.
4. Pembangunan berarti mengurangi ketergantungan Negara yang satu dengan Negara lain dan menciptakan hubungan saling menguntungkan dan dihormati.

Pembangunan merupakan suatu kenyataan fisik sekaligus tekat suatu masyarakat untuk berupaya sekeras mungkin melalui serangkaian kombinasi proses sosial, ekonomi dan institusional, demi mencapai kehidupan yang serba lebih baik. Untuk mencapai “kehidupan yang serba lebih baik” semua masyarakat minimal harus memiliki tiga tujuan inti sebagai berikut (Todaro, 2000: 28) :

1. Peningkatan ketersediaan serta perluasan distribusi berbagai macam barang kebutuhan hidup yang pokok , seperti pangan , sandang, papan, kesehatan dan perlindungan keamanan.

2. Peningkatan standar hidup yang tidak hanya berupa peningkatan pendapatan tetapi juga meliputi penambahan penyediaan lapangan kerja, perbaikan kualitas pendidikan, serta peningkatan perhatian atas nilai-nilai kultural dan kemanusiaan, yang kesemua itu tidak hanya untuk memperbaiki kesejahteraan materiil, melainkan juga menumbuhkan jati diri pribadi dan bangsa yang bersangkutan.
3. Perluasan pilihan-pilihan ekonomis dan sosial bagi setiap individu serta bangsa secara keseluruhan, yakni dengan membebaskan mereka dari belitan sikap menghamba dan ketergantungan, bukan hanya terhadap orang atau negara, bangsa lain, namun juga terhadap setiap kekuatan yang berpotensi merendahkan nilai-nilai kemanusiaan mereka.

Selain itu, konteks Pembangunan yang berbasis Masyarakat menurut Nasikun dalam Suryo Sakti Hadiwijoyo dan Fahima Diah Anisa (2019:72)

Pembangunan adalah berprinsip bahwa pembangunan harus pertama-tama dan pertama dilakukan atas inisiatif dan dorongan kepentingan-kepentingan masyarakat, masyarakat harus diberi kesempatan untuk terlibat di dalam keseluruhan proses perencanaan dan pelaksanaan pembangunannya, termasuk pemilikan serta penguasaan aset infrastruktur.

Dengan definisi-definisi beserta tujuannya yang dipaparkan diatas, menunjukkan bahwa pembangunan merupakan upaya dari kegiatan “upaya nasional”. Proses pembangunan terjadi di semua aspek kehidupan masyarakat,

ekonomi, sosial, budaya, politik, yang berlangsung pada level makro (nasional) ataupun mikro karena makna penting dari pembangunan adanya perkembangan.

Untuk melihat apakah pelaksanaan pembangunan berhasil atau tidak, maka harus diketahui terlebih dahulu indikator yang digunakan dalam pembangunan, yaitu:

a. Indikator Input

Yaitu digunakan untuk mengukur sumber daya (dana atau anggaran, SDM, sarana dan prasarana serta material lainnya) yang digunakan untuk mencapai tujuan pembangunan.

b. Indikator Proses

Yaitu digunakan untuk menggambarkan perkembangan ataupun aktivitas yang dilakukan dalam pelaksanaan kegiatan (partisipasi antara masyarakat dengan dinas perhubungan kota pekanbaru).

c. Indikator Output

Yaitu digunakan untuk mengukur keluaran yang dihasilkan dari suatu pembangunan sejauh mana pembangunan, sejauh mana kegiatan itu terlaksana serta sesuai rencana.

Kesimpulannya pembangunan merupakan suatu rencana yang sifatnya komprehensif. Artinya, pembangunan akan terus mengalami kemajuan dan perubahan secara terus menerus baik makro maupun mikro serta peran sumber daya dalam kegiatan pembangunan terus terintegrasi dan membentuk rangkaian tindakan yang diperlukan dalam rangka mencapai tujuan yang semunaya harus dilaksanakan secara bersama-sama.

## 7. Konsep *Speed Hump*

*Speed Hump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan untuk memperlambat kecepatan kendaraan berupa peninggian sebagian badan jalan dengan lebar dan kelandaian tertentu yang posisinya melintang terhadap badan jalan. Penempatan dan pemasangan alat pembatas kecepatan pada jalur lalu lintas dapat didahului dengan pemberian tanda dan pemasangan rambu lalu lintas.

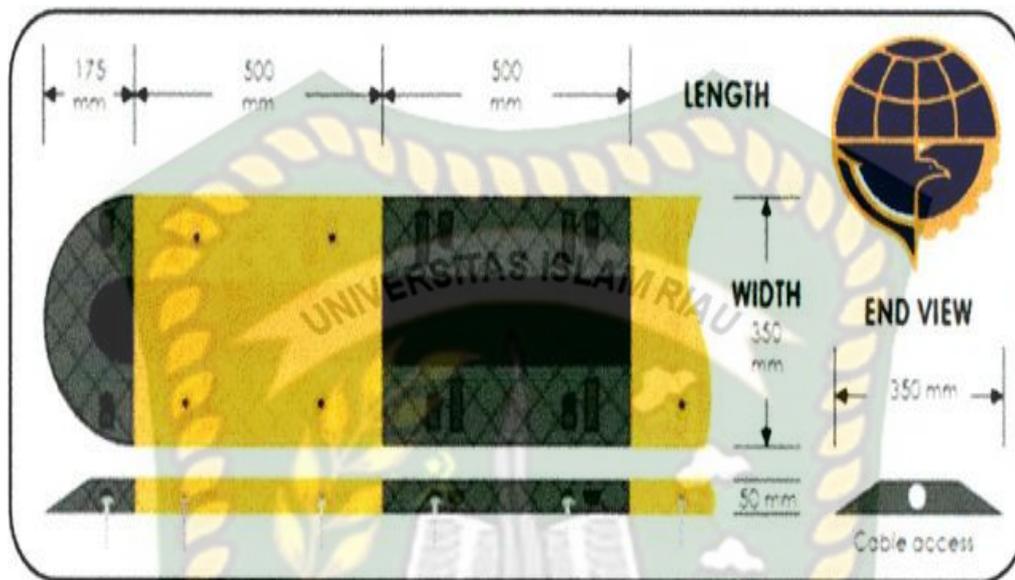
Adapun ketentuan penggunaan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yaitu sebagai berikut:

1. Jalan lokal
2. Jalan lingkungan
3. Dengan kecepatan operasional di bawah 20 (dua puluh) kilometer per jam.

Adapun spesifikasi *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yaitu sebagai berikut:

1. Terbuat dari bahan badan jalan atau bahan lainnya yang memiliki pengaruh serupa.
2. Ukuran tinggi antara 5 (lima) sampai dengan 9 (sembilan) sentimeter;
3. Lebar total antara 35 (tiga puluh lima) sampai dengan 390 (tiga puluh sembilan) sentimeter.
4. Dengan kelandaian maksimal 50 (lima puluh) persen.
5. Kombinasi warna kuning atau putih berukuran 20 (dua puluh) sentimeter dan warna hitam berukuran 30 (tiga puluh) sentimeter.

**Gambar II.1 : Gambar *Speed Hump* dalam Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Bump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).**



*Sumber: Permenhub 82/2018*

Oleh karena itu, tidak semua orang semena-mena bisa membangun *Speed Hump* atau alat pembatas kecepatan. Hal ini karena pembangunan *Speed Hump* adalah kewenangan dari Dinas Perhubungan. Maka dari itu apabila masyarakat ingin membangun polisi tidur, agar melapor terlebih dahulu ke Satuan Dinas Perhubungan di Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas. Atau bisa juga lewat musyawarah perencanaan pembangunan (Musrenbang) yang diadakan tiap tahun melalui RW (Rukun Warga) masing-masing. Sehingga apabila bicara potensi kerawanan, kecelakaan lalu lintas ataupun keluhan dari masyarakat maka dengan adanya *speed bump* atau alat pembatas kecepatan bisa menjadi solusi yang baik untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Dalam Pasal 2 Peraturan menteri perhubungan no 82 tahun 2018, ada tiga jenis alat pembatas kecepatan

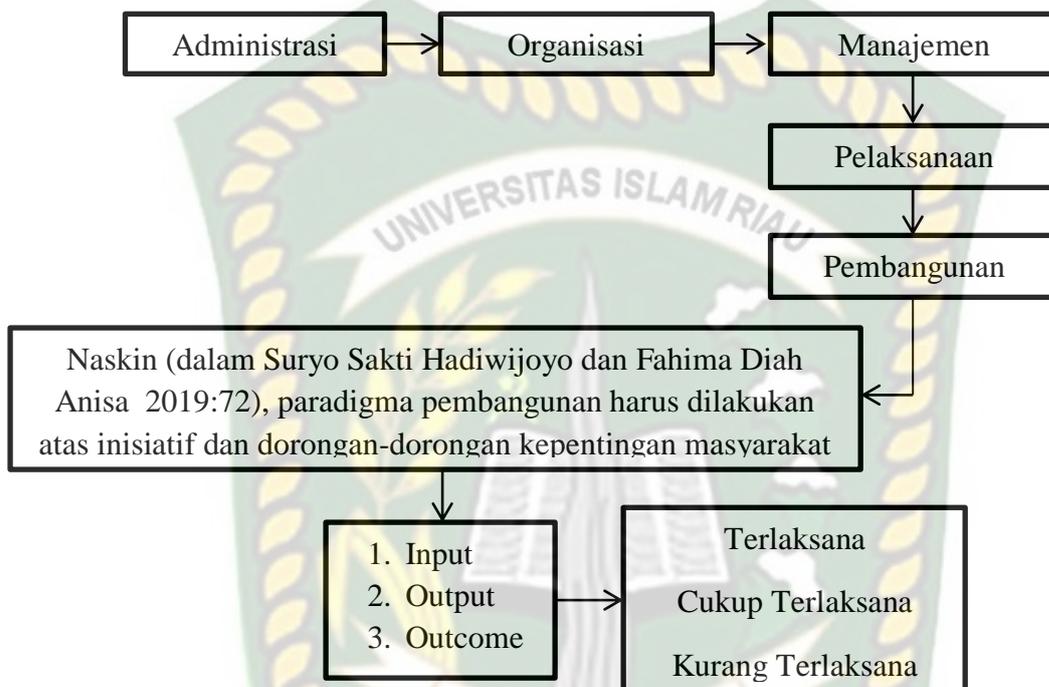
atau polisi tidur yang boleh dibangun di jalanan khususnya di jalan pemukiman dan jalan lokal yaitu sebagai berikut:

1. *Speed Hump*, yang boleh dibangun pada jalanan lokal dan pemukiman dengan batas kecepatan maksimal 20 kilometer per jam. Spesifikasi yang harus diikuti dalam membangun polisi tidur *Speed Hump* yaitu ketinggian harus berkisar antara 5-9 sentimeter, lebar maksimal 39 sentimeter dengan kelandaian 50 persen.
2. *Speed Bump*, dikhususkan untuk area parkir, jalan privat, dan jalan di lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 kilometer per jam. Polisi tidur atau *Speed Bump* ini dibuat dengan ketinggian maksimal 12 sentimeter, lebar bagian atas minimal 15 sentimeter, serta kelandaian 15 persen.
3. *Speed Table*, diperuntukan bagi kawasan penyeberangan dan jalan-jalan lokal yang memiliki batas kecepatan maksimal 40 kilometer per jam. *Speed Table* harus mempunyai ketinggian maksimal 9 sentimeter, lebar 660 sentimeter dan kelandaian 15 persen.

Sehingga ketiga jenis alat pembatas kecepatan atau polisi tidur sudah jelas karena ada regulasinya. Dan Bukan cuma itu, seluruh jenis alat Pembatas Kecepatan atau orang awam menyebutnya Polisi Tidur wajib diwarnai dengan kombinasi hitam dan kuning atau putih.

## B. Kerangka Pikir

Gambar II.2 : Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).



Sumber : Modifikasi Penulis, 2019

## C. Hipotesis

Dari latar belakang dan fenomena yang telah dipaparkan, maka penulis mencoba merumuskan hipotesis atau dugaan sementara, sebagai berikut: diduga Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) terlaksana dengan baik apabila seluruh item penilaian dalam indikator telah terlaksana.

## D. Konsep Oprasional

Untuk menghindari prasangka dalam penelitian ini, maka penulis akan mengoprasionalkan konsep-konsep yang berkaitan dengan penelitian ini, antara lain sebagai berikut:

1. Administrasi adalah keseluruhan proses kerjasama antara dua orang manusia atau lebih yang didasarkan atas rasionalitas tertentu untuk mencapai tujuan yang ditentukan sebelumnya.
2. Organisasi adalah wadah atau tempat berhimpun sejumlah manusia karena memiliki kepentingan-kepentingan yang sama dalam rangka untuk mencapai tujuan yang sama.
3. Manajemen adalah sebagai proses penyelenggaraan berbagai kegiatan dalam rangka penerapan tujuan dan juga sebagai kemampuan atau keterampilan orang yang menduduki jabatan manajerial untuk memperoleh suatu hasil dalam rangka pencapaian tujuan melalui kegiatan-kegiatan orang lain.
4. Manajemen sumber daya manusia adalah proses mendayagunakan manusia sebagai unsur dalam bekerja, agar potensi fisik dan psikis yang dimilikinya berfungsi sebagaimana mestinya bagi pencapaian tujuan suatu organisasi.
5. Pelaksanaan adalah rangkaian kegiatan dalam melaksanakan program-program dari suatu perencanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan guna mencapai tujuan itu sendiri.
6. Pembangunan adalah suatu proses ataupun perkembangan dalam melakukan perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana.
7. *Speed Hump* adalah alat pembatas kecepatan yang digunakan hanya pada jalan lokal dan jalan lingkungan dengan kecepatan operasional dibawah 20 (dua puluh) kilometer per jam.

8. *Speed Bump* adalah alat pembatas kecepatan yang dikhususkan untuk area parkir, jalan privat, dan jalan di lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 kilometer per jam.
9. *Speed Table* adalah alat pembatas kecepatan yang diperuntukan bagi kawasan penyeberangan dan jalan-jalan lokal yang memiliki batas kecepatan maksimal 40 kilometer per jam.
10. Input merupakan segala sumber daya yang diperlukan untuk melakukan suatu kegiatan pembangunan yang sudah direncanakan.
11. Proses merupakan keseluruhan kegiatan yang dilakukan melalui proses mengubah input (masukan) menjadi output (keluaran).
12. Output merupakan hasil dari kegiatan atau aktifitas pelaksanaan dari suatu pembangunan.

#### E. Operasionalisasi Variabel

**Table II.1 : Operasionalisasi Variabel Penelitian Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru)**

Konsep	Variabel	Indikator	Item penilaian	Skala Pengukuran
Nasikun dalam Suryo Sakti Hadiwijoyo dan Fahima Diah Anisa (2019:72) Pembangunan adalah berperinsip bahwa pembangunan harus pertama-tama dan pertama dilakukan atas	Pelaksanaan Pembangunan <i>Speed Hump</i> di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).	1. Input	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adanya anggaran atau dana dalam pembangunan <i>speed hump</i></li> <li>2. SDM atau tenaga yang diperlukan dalam pembangunan <i>speed hump</i></li> <li>3. Bahan-bahan ataupun marerial yang digunakan</li> </ol>	Terlaksana Cukup Terlaksana Kurang Terlaksana

inisiatif dan dorongan kepentingan-kepentingan masyarakat, masyarakat harus diberi kesempatan untuk terlibat di dalam keseluruhan proses perencanaan dan pelaksanaan pembangunannya, termasuk pemilikan serta penguasaan aset infrastruktur.	2. Proses	1. Perkembangan dalam kegiatan pembangunan <i>speed hump</i> 2. Partisipasi dalam aktivitas antara dinas perhubungan kota pekanbaru dengan masyarakat	Terlaksana Cukup Terlaksana Kurang Terlaksana
	3. Output	1. Mengukur keluaran yang dihasilkan dalam pembangunan <i>speed hump</i> 2. Melihat sejauh mana kegiatan itu terlaksana serta sesuai rencana	Terlaksana Cukup Terlaksana Kurang Terlaksana

### F. Teknik Pengukuran

Teknik pengukuran yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan skala likert dengan menetapkan klasifikasi 3 kategori yaitu Terlaksana, Cukup Terlaksana dan Kurang Terlaksana. Adapun bobot skor pada indikator variabel penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Terlaksana dengan bobot skor : 3  
 b. Cukup terlaksana dengan bobot skor : 2  
 c. Kurang terlaksana dengan bobot skor : 1

$$\text{Interval} = \frac{\text{Total Skor Tertinggi} - \text{Total Skor Terendah}}{\text{Jumlah Kategori}}$$

Keterangan :

$$\text{Total Skor Tertinggi} = \text{Nilai Kategori Tertinggi (3)} \times \text{Jumlah Pertanyaan (7)} \\ \times \text{Jumlah Responden (20)} = 420$$

$$\text{Total Skor Terendah} = \text{Nilai Kategori Tertinggi (1)} \times \text{Jumlah Pertanyaan (7)} \\ \times \text{Jumlah Responden (20)} = 140$$

$$\text{Interval} = \frac{420 - 140 - 1}{3} \\ = \frac{280}{3} = 93 - 1 \\ = 92$$

Berdasarkan rumus diatas, maka diperoleh kategori interval skor sebagai berikut:

Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 328 – 420.

Cukup Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 236 – 327.

Kurang Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 144 – 235.

Untuk pengukuran setiap indikator ditetapkan sebagai berikut:

1. Input, pengukuran indikator dengan memberikan 3 pertanyaan untuk 20 responden dengan skor tertinggi 180 dan skor terendah 60 dengan interval 39 dan dinyatakan sebagai berikut:

Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 141 – 180.

Cukup Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 102 – 140.

Kurang Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 63 – 101.

2. Proses, pengukuran indikator dengan memberikan 2 pertanyaan untuk 20 responden dengan skor tertinggi 120 dan skor terendah 40 dengan interval 26 dan dinyatakan sebagai berikut:

Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 94 – 120.

Cukup Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 68 – 93.

Kurang Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 42 – 67.

3. Output, pengukuran indikator dengan memberikan 2 pertanyaan untuk 20 responden dengan skor tertinggi 120 dan skor terendah 40 dengan interval 26 dan dinyatakan sebagai berikut:

Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 94 – 120.

Cukup Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 68 – 93.

Kurang Terlaksana : Jika penilaian responden terhadap pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) berada pada interval 42 – 67.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Tipe Penelitian

Penelitian ini penulis menggunakan tipe penelitian survey deskriptif, merupakan metode penelitian yang digunakan untuk menemukan pengetahuan seluas-luasnya terhadap objek penelitian pada masa tertentu menurut Hidayat (2010:2).

Metode kuantitatif digunakan dalam meneliti status kelompok manusia, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran atau kelas peristiwa pada waktu tertentu. Melalui metode penelitian ini akan diperoleh data dan informasi tentang gambaran suatu fenomena, fakta, sifat, serta hubungan fenomena tertentu secara komprehensif dan integral. Penelitian ini juga menghasilkan data deskriptif mengenai kata-kata lisa maupun tertulis dan tingkah laku yang dapat diamati dari orang-orang yang diteliti.

Penelitian deskriptif ini bertujuan menggambarkan secara cermat karakteristik dari suatu gejala atau masalah yang diteliti, penelitian deskriptif juga fokus dengan pertanyaan dasar bagaimana dengan berusaha medekatkan dan menyampaikan fakta-fakta yang jelas, teliti dan lengkap tanpa banyak detail yang tidak penting. Maka dari itu, temuan penelitian deskriptif lebih dalam dan lebih penting. Sehingga temuan penelitian deskriptif lebih dalam dan lebih luas dan terperinci. Disebut lebih luas karena penelitian ini dilakukan tidak hanya terhadap masalah tetapi juga variabel-variabel lain yang berhubungan dengan masalah itu.

Data maupun informasi yang didapat, dijadikan sebagai dasar untuk menganalisis dan menjelaskan Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru).

### **B. Lokasi Penelitian**

Penelitian ini berlokasi di Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru yang terdiri dari 5 (lima) kelurahan yakni tangkerang labuai, tangkerang utara, tangkerang selatan, simpang tiga dan air dingin. Alasan penulis memilih lokasi ini, karena pelaksanaan pembangunan *speed hump* di Kecamatan tersebut hanya beberapa kelurahan-kelurahan saja yang membangunnnya. Penulis ingin melihat bagaimana pelaksanaan pembangunan tersebut bisa merata disetiap jalan-jalan kelurahan masing-masing. Sehingga nantinya dapat mewujudkan keselamatan dan kenyamanan bagi pengguna jalan maupun masyarakat.

### **C. Populasi dan Sampel**

Populasi merupakan keseluruhan dari unit kerja atau individu yang akan diteliti, sifat dan karakteristiknya. Sebagaimana dikemukakan oleh Sugiono (2016:80) populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek dan subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah dinas perhubungan kota pekanbaru, RW yang berada di kecamatan bukit raya, serta masyarakat yang bermukim di sekitaran area *speed hump* atau alat pembatas kecepatan dikecamatan bukit raya.

Menurut Sugiono (2016:81) sampel adalah bagian dari jumlah karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Apa yang telah dipelajari dari sampel tersebut, kesimpulannya dapat diberlakukan untuk populasi. Maka dari itu sampel yang diambil dari populasi harus benar-benar yang representatif atau yang mewakili.

Adapun yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah berjumlah 20 orang yang terdiri dari 1 kepala dinas perhubungan kota pekanbaru, 1 kepala bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas, 1 seksi manajemen dan kebutuhan lalu lintas jalan dan perairan, 1 seksi rekayasa dan fasilitas lalu lintas jalan dan perairan, 1 plt. seksi pengawasan lalu lintas jalan, 5 RW dan 10 masyarakat kecamatan bukit raya kota pekanbaru.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel populasi dan sampel penelitian dibawah ini:

**Tabel III.1: Populasi dan Sampel Pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Ketua RW dan Masyarakat Kecamatan Bukit Raya dalam Penelitian Analisis pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (studi kecamatan bukit raya kota pekanbaru).**

No	Keterangan	Populasi	Sampel	Persentase
1	Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	1	1	100 %
2	Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas	1	1	100 %
3	Seksi Manajemen dan Kebutuhan Lalu Lintas Jalan dan Perairan	1	1	100 %
4	Seksi Rekayasa dan Fasilitas Lalu Lintas Jalan dan Perairan	1	1	100 %
5	PLT. Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan	1	1	100%

6	RW Kelurahan Tangkerang Labuai	12	1	8%
7	RW Kelurahan Simpang tiga	5	1	20%
8	RW Kelurahan Tangkerang Selatan	12	1	8%
9	RW Kelurahan Tangkerang Utara	16	1	6%
10	RW Kelurahan Air Dingin	13	1	8%
11	Masyarakat Kecamatan Bukit Raya	10	10	100%
		73	20	–

Sumber: Data Olahan Penulis, 2019

Bedasarkan tabel diatas, untuk dinas perhubungan kota pekanbaru pada masing-masing bidang mulai dari Kepala dinas perhubungan kota pekanbaru dan kepala bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas penulis melakukan kegiatan mewawancarai. selanjutnya pada bidang seksi manajemen dan kebutuhan lalu lintas jalan dan perairan, seksi rekayasa dan fasilitas lalu lintas jalan dan perairan serta plt. Seksi pengawasan lalu lintas diambil masing-masing satu responden.

Untuk ketua RW pada masing-masing kelurahan pada Kecamatan Bukit Raya di ambil satu responden pada setiap satu kelurahan. Kecamatan Bukit Raya terdiri dari lima kelurahan sehingga jumlah responden pada ketua RW di Kecamatan Bukit Raya berjumlah 5 (lima) responden.

Begitu juga dengan masyarakat di Kecamatan Bukit Raya yang berada di sekitar area *speed hump* jumlah responden sebanyak 10 responden.

#### D. Teknik Penarikan Sampel

Sampel dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk Pegawai Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru penulis menggunakan Teknik *Sampling jenuh atau sensus* hal ini dikarenakan jumlah populasi di kantor dinas perhubungan kota pekanbaru tidak begitu besar atau relatif kecil sehingga mudah dijangkau, maka peneliti menjadikan seluruh anggota populasi sebagai sampel.
2. Untuk ketua RW dan Masyarakat di kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru digunakan teknik penarikan sampel *simple random sampling* dengan pengambilan sampel secara acak. Yaitu dengan pengambilan sampel ketua RW yang berada disekitar area *Speed Hump* kelurahan masing-masing.

#### E. Jenis dan Sumber Data

Adapun yang menjadi jenis sumber data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data Primer yaitu data yang langsung diperoleh dari responden melalui wawancara, quisioner (angket), dan observasi. Berupa tanggapan responden tentang standar yang digunakan dalam pengambilan tindakan perbaikan berupa sanksi yang diberikan kepada pelaku pembuatan *Speed Hump* secara Ilegal dan tidak mengikuti aturan yang berlaku.
2. Data Skunder merupakan sumber data dan informasi dari instansi yang berhubungan dengan penelitian ini. Data dapat berupa arsip, literatur serta laporan tertulis berhubungan dengan Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* oleh seluruh Jajaran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Berupa

sejarah organisasi, visi dan misi organisasi, struktur organisasi, tugas, fungsi dan wewenang Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru serta peraturan tertulis berupa dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

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

Untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penelitian ini, maka penulis menggunakan teknik sebagai berikut:

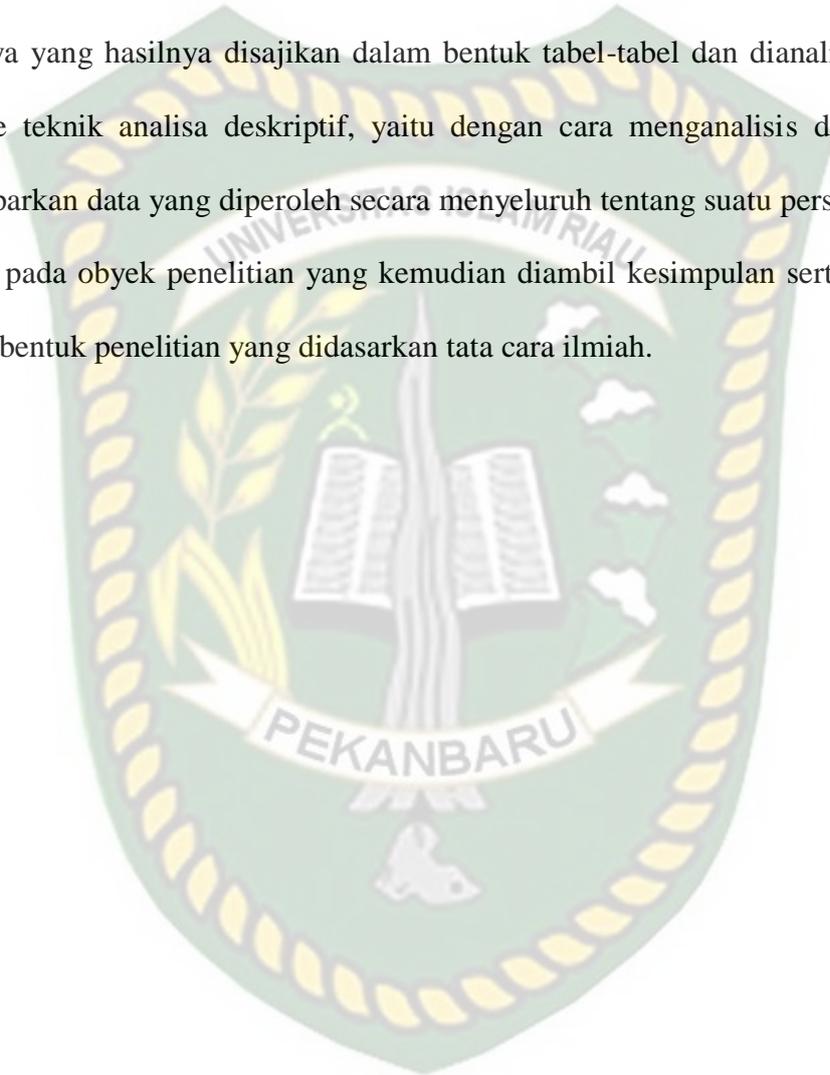
1. Wawancara yaitu teknik pengumpulan data dengan mengadakan tanya jawab langsung atau tatap muka secara langsung kepada responden dengan cara mengajukan beberapa pertanyaan yang berkaitan dengan indikator pelaksanaan pembangunan *speed hump* di kota pekanbaru (studi kecamatan bukit raya kota pekanbaru). Teknik pengumpulan data ini hanya dilakukan kepada beberapa responden dan lebih.
2. Observasi yaitu teknik pengumpulan data melalui pengamatan peneliti yang dilakukan secara langsung di lapangan untuk mendapatkan data dan informasi yang empirik, guna pemahaman konteks maupun fenomena yang diteliti. Observasi ini mencakup tentang kegiatan pelaksanaan pembangunan *speed hump* di kota pekanbaru (kecamatan bukit raya kota pekanbaru).
3. Kuisisioner yaitu teknik pengumpulan data dengan melakukan membuat daftar pertanyaan yang telah disusun secara sistematis berkaitan dengan variabel penelitian dan kemudian disebarakan kepada responden yang dijadikan sampel dalam penelitian ini.

### **G. Teknik Analisis Data**

Setelah semua data disusun melalui teknik pengumpulan data yang dipergunakan pada penelitian ini, selanjutnya data dikumpulkan berdasarkan jenisnya yang hasilnya disajikan dalam bentuk tabel-tabel dan dianalisis dengan metode teknik analisa deskriptif, yaitu dengan cara menganalisis data dengan memaparkan data yang diperoleh secara menyeluruh tentang suatu persoalan yang terjadi pada obyek penelitian yang kemudian diambil kesimpulan serta disajikan dalam bentuk penelitian yang didasarkan tata cara ilmiah.

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau



## BAB IV

### DISKRIPSI LOKASI PENELITIAN

#### A. Sejarah Ringkas

##### 1. Sejarah Singkat Kota Pekanbaru

Sebelum adanya nama yang dikenal “Pekanbaru”, dulunya dikenal sebagai “senapelan” sebagai inti dari kota pekanbaru pada masa itu. Sejarahnya, nama senapelan berasal dari nama pohon kayu “sena”. Daerah senapelan meliputi pekanbaru yang sekarang, tampan, palas, dan hingga ke kuala tapung. Senapelan pada masanya di huni oleh kumpulan orang-orang yang disebut Suku Senapelan.

Pada tahun 1931, Pekanbaru termasuk kedalam daerah Kampar kiri yang dikepalai oleh seorang controleur yang berkedudukan di Pekanbaru dan berstatus lanschap sampai tahun 1940. Kemudian menjadi ibukota Onderafdeling Kampar Kiri hingga tahun 1942 dan dikepalai seorang Gubernur militer yang disebut Gokung.

Pada tanggal 20 Januari 1959 Kota Pekanbaru resmi menjadi ibukota Provinsi Riau berdasarkan Keputusan Menteri dalam Negeri Nomor 52/I/44-25 Desember yang menggantikan Ibukota sebeumnya yaitu Tanjung Pinang yang mana sekarang telah menjadi Ibukota Provinsi Kepulauan Riau.

##### 2. Keadaan Geografi Kota Pekanbaru

Secara geografis, kota Pekanbaru termasuk posisi yang strategis yaitu berada pada jalur lintas timur sumatera, terhubung dengan beberapa kota seperti Medan, Padang dan Jambi, dengan wilayah administrative. Begitu juga Kota Pekanbaru secara administrasi berbatasan dengan kabupaten sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- Sebelah Selatan : Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan.
- Sebelah Timur : Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan.
- Sebelah Barat : Kabupaten Kampar.

Tahun 1960 Pekanbaru hanyalah kota dengan luas 16km<sup>2</sup> yang kemudian bertambah menjadi 62.96 km<sup>2</sup> dengan 2 Kecamatan yaitu Kecamatan Senapelan dan Kecamatan Limapuluh. Kemudian pada tahun 1965 menjadi 6 Kecamatan dan pada tahun 1987, menjadi 8 Kecamatan dengan luas wilayah 446.50 km<sup>2</sup>. Setelah Pemerintah daerah Kampar menyetujui untuk menyerahkan sebagian dari wilayah untuk keperluan perluasan wilayah Kota Pekanbaru yang kemudian ditetapkan melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1987. Pada tahun 2003 jumlah Kecamatan di Kota Pekanbaru dimekarkan menjadi 12 Kecamatan. Sekarang kota Pekanbaru terdiri dari 12 Kecamatan dan 83 Kelurahan, dengan luas 632,26 km<sup>2</sup>.

### **3. Kependudukan Kota Pekanbaru**

Sejak pada tahun 2014, Pekanbaru telah menjadi kota keempat berpenduduk terbanyak dipulau Sumatera, setelah Medan, Palembang dan Bandar Lampung. Kemudian pertumbuhan ekonomi Kota Pekanbaru cukup pesat setiap tahunnya sehingga menjadi pendorong laju pertumbuhan penduduknya.

Mengenai populasi terbesar di kota Pekanbaru, yaitu Etnis Minangkabau dengan jumlah sekitar 37.96% dari total penduduk kota. Posisi kedua, yaitu etnis melayu dengan jumlah sekitar 26.10%, selanjutnya diikuti oleh etnis jawa 15.70%, batak 11.06% dan tionghoa 2.5% dan lain-lain 6.7%.

Mengenai Agama terbesar yang di anut penduduk Kota Pekanbaru yaitu Agama Islam yaitu sekitar 82.65%. Sementara pemeluk agama Kristen Protestan sekitar 10.39%, diikuti oleh Buddha 2.74%, Katolik 3.82%, Konghucu 0.03% dan Hindu 0.40% terdapat dikota ini.

Pada tahun 2018 jumlah penduduk Kota Pekanbaru mencapai 900,465 jiwa. Tentu jumlah ini meningkat pada tahun sebelumnya yang memiliki kepadatan 1,642/km<sup>2</sup>. Dan Sekarang jumlah penduduk Kota Pekanbaru mencapai 1,091,088 jiwa, yang memiliki kepadatan 1,655/km<sup>2</sup>.

#### **4. Pemerintahan Kota Pekanbaru**

Kota Pekanbaru secara administrative, dipimpin oleh Walikota dan didampingi oleh Wakil walikota. Walikota pertama di Kota Pekanbaru yaitu OKM jamil yang dilantik pada tanggal 14 Mei 1958. Namun pengaruh perang saudara membuat kondisi pemerintahan jadi tidak menentu. Dan pada tanggal 9 November 1959, ditunjuk kembali Walikota berikutnya yaitu Datuk Wan Abdul Rahman yang sebelumnya menjabat sebagai Bupati Kampar. Selanjutnya pada tanggal 29 Maret 1962, Walikota berikutnya digantikan oleh Tengku Bay, yang sebelumnya menjabat sebagai Bupati Indragiri. Selanjutnya pada tanggal 1 Juni 1968, Walikota berikutnya yaitu Raja Rusli B.A sampai tanggal 10 Desember 1970. Dan kemudian digantikan oleh Drs. Abdul Rahman Hamid yang memerintah lebih dari 10 tahun.

Kemudian pada masa berikutnya, mulai diterapkan penertiban periode pemerintahan kota. Pada tanggal 5 Juli 1981, terpilih Ibrahim Arsyad, S.H., lalu digantikan oleh Drs. Farouq Alwi pada tanggal 21 Juli, berikutnya pada 22 Juli

1991 terpilih H. Oesman Effendi Apan, S.H., yang hanya memerintah selama dua periode.

Pada tanggal 18 Mei 2011, untuk kedua kalinya diselenggarakan Pemilihan Walikota dan Wakil Walikota secara langsung oleh masyarakat kota Pekanbaru. Pada waktu itu perolehan suara terbanyak dimenangkan oleh H. Firdaus ST, MT. namun berdasarkan keputusan Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, hasil tersebut dibatalkan dan harus diadakan pemungutan suara ulang. Untuk mengisi kekosongan tersebut, Drs. Rusli Zainal selaku Gubernur Riau pada masa itu mengangkat Drs. H. Syamsurizal SE., MM. sebagai Pelaksana Tugas (Plt) Walikota Pekanbaru.

Pada tanggal tanggal 21 Desember 2011, pemerintah Kota Pekanbaru mengadakan pemungutan suara ulang. Namun perolehan suara terbanyak tetap dimenangkan oleh H Firdaus ST, MT dalam pemilihan Walikota Pekanbaru. Sampai sekarang, H. Firdaus ST, MT masih memimpin kota Pekanbaru. Dapat kita rasakan pembangunan yang sudah terealisasi mulai dari pembangunan jalan *fly over* di daerah jalan Soekarno Hatta dan jalan *fly over* di daerah jalan Jenderal Sudirman serta masih banyak lagi tentunya pembangunan dan kebijakan yang sudah diterapkan tentunya hal ini demi mensejahterakan masyarakat Kota Pekanbaru.

##### **5. Gambaran Singkat Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

Organisasi dinas perhubungan kota pekanbaru berdiri pada tanggal 28 oktober 1998 sesuai dengan keputusan menteri perhubungan. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah organisasi pemerintahan negara yang tujuannya demi

mencapai tujuan pembangunan nasional serta bergerak di bidang perhubungan darat, laut dan udara. Umumnya, tugas tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yaitu memberikan pelayanan, penyedia jasa transportasi, pos, telekomunikasi serta menertibkan keamanan lalu lintas.

Sebagai suatu organisasi pemerintah yang melaksanakan kegiatan di darat, laut dan udara tentunya mempunyai visi dan misi yang telah diterapkan sejak awal berdirinya organisasi pemerintah negara tersebut, yang mana visi dan misi dinas perhubungan kota pekanbaru tersebut adalah:

Visi dari Dinas Kota Pekanbaru yaitu:

1. Terwujudnya tingkat kualitas pelayanan dan penyediaan jasa transportasi, pos dan telekomunikasi yang lengkap menyeluruh, handal dan terjangkau.

Misi dari Dinas Kota Pekanbaru yaitu:

1. Meningkatkan dan memberdayakan Sumber Daya Manusia yang berkualitas dan profesional.
2. Memperbaiki, mempertahankan, meningkatkan aksesibilitas dan tingkat kualitas pelayanan perhubungan.
3. Mengusahakan ketersediaan dan kehandalan prasarana, sarana sistem jaringan transportasi.
4. Meningkatkan koordinasi pelayanan dan pengawasan operasional perhubungan.

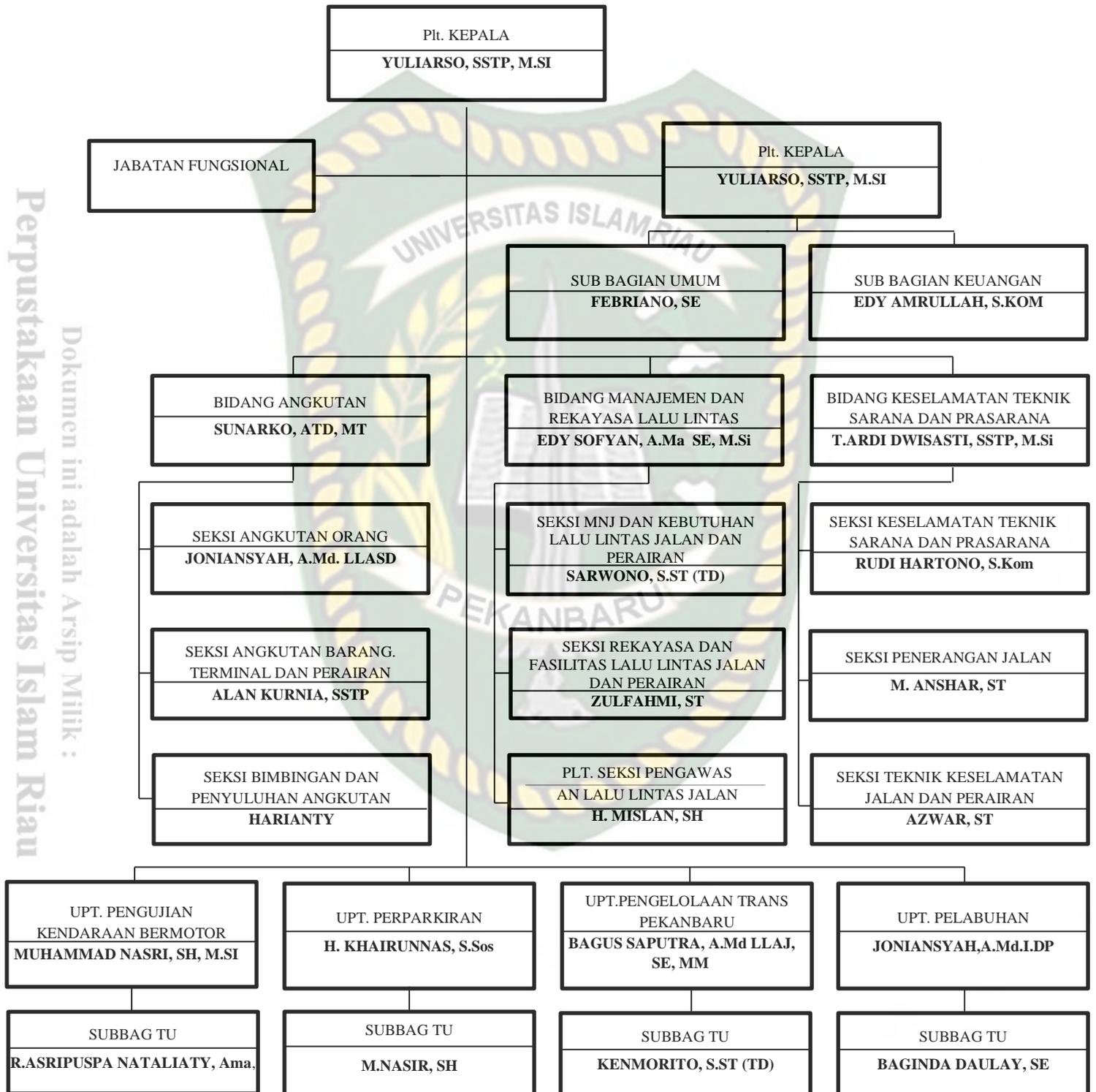
## **B. Struktur Keorganisasian Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru**

Dalam struktur Organisasi, dapat dilihat secara jelas serta terperinci dalam pembagian wewenang dan tanggung jawab atas jabatan yang diemban dalam organisasi tersebut. Struktur Organisasi memiliki peranan yang penting pada lembaga pemerintahan Negara. Sementara itu, mengenai pendelegasian wewenang umumnya tercermin pada struktur organisasi pemerintahan tersebut.

Struktur Organisasi tentunya akan terlihat jelas apabila digambarkan dalam suatu bentuk bagan organisasi. Bagian yang disebut bagan organisasi yaitu satuan gambaran dari Struktur Organisasi yang tujuannya untuk menunjukkan hubungan serta aliran organisasi yang sah dalam mencapai tujuan dari organisasi itu sendiri.

Mengenai Struktural Organisasi di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, dapat dilihat pada bagan bagan sebagai berikut:

**Gambar IV.1: Struktur Organisasi pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru pada tahun 2019**



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru 2019

### C. Fungsi Dan Tugas Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Berdasarkan struktur Organisasi, dapat dilihat mengenai tugas pokok dan fungsi di setiap bidang-bidang pekerjaan pada struktur Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Berikut penulis telah memaparkan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berdasarkan Peraturan Wali Kota no.106 tahun 2016 tentang tugas pokok dan fungsi dinas perhubungan.

#### 1. Kepala Dinas:

- a. Pelaksanaan kewenangan daerah dalam bidang perhubungan dan tugas pembantuan yang diberikan oleh pemerintah.
- b. Pengordinasian dan memimpin seluruh kegiatan aparat dan staff 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 pemimpin sesuai dengan tugas dan fungsinya.

#### 2. Sekretariat:

- a. Pelaksanaan koordinasi penyusunan rencana kerja dinas perhubungan.
- b. Perencanaan, penyusunan, perumusan dan dan pelaksanaan serta mengkoordinir pelaksanaan program reformasi birokrasi.
- c. Penyelenggaraan kegiatan administrasi umum dan kepegawaian, keuangan penatausahaan, aset dan perlengkapan serta penyusunan program.

- d. Pelaksanaan tugas mewakili kepala dinas apabila yang bersangkutan berhalangan atau tidak berada di tempat.
- e. Pengoordinasian dan pelaksanaan pelayanan dan pengaturan rapat dinas, upacara serta keprotokolan.
- f. Pengoordinasian, pembinaan, perumusan laporan tahunan dan evaluasi setiap bidang sebagai pertanggungjawaban.
- g. Pengoordinasian dan pembinaan pemeliharaan kebersihan, ketertiban dan keamanan kantor dan lingkungannya, kendaraan dinas serta perlengkapan gedung kantor.
- h. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sekretariat terdiri dari:

- 1) Sub Bagian Umum:
  - a. Perumusan dan pelaksanaan pengelolaan kepegawaian, tata usaha, umum, perlengkapan dan rumah tangga serta kearsipan berdasarkan perundang-undangan yang berlaku.
  - b. Pelaksanaan kegiatan, pengimpunan dan sosialisasi peraturan dan perundang-undangan, dokumentasi serta pengolahan data dan informasi sub bagian umum.
  - c. Pelaksanaan urusan keprotokolan, koordinasi dengan instansi terkait sesuai dengan bidang tugasnya serta pelayanan hubungan masyarakat.
  - d. Pelaksanaan kegiatan pelayanan ruang pimpinan, tamu pimpinan, upacara-upacara dan rapat-rapat dinas.

- e. Pengelolaan perjalanan dinas dan oprasional rumah tangga dinas.
  - f. Pengelolaan barang milik daerah meliputi perencanaan kebutuhan dan penganggaran, pengadaan, penerimaan, penyimpanan, penyaluran, penggunaan, pemanfaatan dan pengamanan serta pemeliharaan barang milik daerah.
  - g. Pengumpulan data dan informasi untuk pengembangan dan kebutuhan sarana dan prasaranan.
  - h. Pelaksanaan fasilitasi pengadaan barang dan jasa.
  - i. Pengurusan penggunaan dan pemeliharaan barang milik daerah (BMD).
  - j. Perumusan dan mengkoordinasikan kegiatan kebersihan, ketertiban, kenyamanan ruangan dan halaman kantor, disiplin pegawai serta pengamanan di lingkungan dinas.
  - k. Pengolahan data pegawai, formasi pegawai, mutasi pegawai, latihan pegawai, ujian dinas, kenaikan pangkat, kenaikan gaji berkala, menyusun daftar urut kepangkatan (DUK) dan registrasi PNS serta pengarsipan penilaian prestasi kerja PNS dilingkungan dinas.
  - l. Penyusunan rencana kerja dan anggaran sub bagian.
  - m. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.
- 2) Sub Bagian Keuangan:
- a. Perumusan dan pelaksanaan pengelolaan keuangan penatausahaan aset berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- b. Pelaksanaan koordinasi penyusunan rencana dan program kerja serta merumuskan rencana kerja tahunan (RKT), penetapan kinerja, laporan evaluasi kinerja, rencana strategis (renstra), rencana kerja (renja), rencana kegiatan dan anggaran (RKA) laporan realisasi fisik program pembangunan, laporan tahunan dan laporan kinerja dinas.
- c. Perumusan dan pelaksanaan pengendalian dan pelaporan.
- d. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun petunjuk teknis yang berhubungan dengan penyusunan program.
- e. Pelaksanaan fasilitasi dan menyusun tindak lanjut laporan masyarakat, temuan pemeriksa fungsional dan pengawasan lainnya.
- f. Pelaksanaan verifikasi serta meneliti kelengkapan surat permintaan pembayaran (SPP).
- g. Penyiapan surat perintah membayar (SPM).
- h. Pelaksanaan verifikasi harian atas penerimaan.
- i. Pelaksanaan verifikasi laporan pertanggung jawaban (SPJ) bendahara penerimaan dan bendahara pengeluaran.
- j. Pelaksanaan dan penyiapan akuntansi dan laporan keuangan dinas.
- k. Penatausahaan asset meliputi pembukuan, inventarisasi dan pelaporan barang milik daerah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- l. Penyimpanan terhadap dokumen dan bukti kepemilikan barang milik daerah selain tanah dan/atau bangunan.
- m. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

### 3. Bidang Angkutan:

- a. Penyusunan rencana strategis, rencana kerja dan kerangka acuan kerja dan anggaran serta menyelenggarakan pelaksanaan tugas bidang angkutan.
- b. Pengorganisasian, pembinaan dan perumusan program kerja tahunan bidang angkutan.
- c. Pengorganisasian, pembinaan dan perumusan pedoman serta tata laksana administrasi bidang angkutan.
- d. Pengorganisasian, pembinaan dan perumusan kegiatan perizinan di bidang angkutan.
- e. Pengorganisasian, pembinaan dan perumusan pelayanan serta pengaturan kinerja bidang angkutan.
- f. Pengorganisasian, pembinaan dan perumusan laporan-laporan bidang angkutan.
- g. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Angkutan terdiri dari:

#### 1) Seksi Angkutan Orang:

- 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 ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.

- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- e. Perumusan dan pelaksanaan pengawas jaringan trayek serta komposisi angkutan.
- f. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengoprasian angkutan orang dengan dengan kendaraan taksi.
- g. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin pengoprasian angkutan karyawan, sekolah dan mahasiswa.
- h. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin trayek angkutan kota, perbatasan dan pendesaan serta angkutan lingkungan.
- i. Perumusan dan pelaksanaan perencanaan pelayanan angkutan orang.
- j. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan kebutuhan angkutan sewa dan pariwisata.
- k. Perumusan dan penetapan tarif angkutan taksi.
- l. Perumusan dan penyusunan usulan penetapan tarif angkutan kota dan perbatasan.

- m. Perumusan dan pelaksanaan pemberian rekomendasi angkutan antar kota dalam provinsi dan antar kota.
- n. Perumusan dan pelaksanaan pengawan standar pelayanan minimal dalam bidang perhubungan yang wajib dilaksanakan oleh daerah.
- o. Perumusan dan pelaksanaan perizinan perusahaan angkutan orang.
- p. Perumusan dan pelaksanaan inventarisasi permasalahan-permasalahan yang berhubungan dengan bidang tugasnya serta menyiapkan bahan petunjuk pemecahan masalah.
- q. Perumusan dan pelaksanaan peningkatan usaha-usaha kearah yang dapat memantapkan kegiatan dibidang tugasnya.
- r. Perumusan dan pelaksanaan pengendalian, pengawasan dan pembinaan terhadap semua upaya kegiatan dibidang tugasnya.
- s. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan laporan dibidang tugasnya dengan cara mempersiapkan bahan yang dilaporkan, masalah yang dihadapi dan langkah kebijaksanaan yang diambil guna pemecahan masalah, disampaikan secara lisan ataupun tertulis.
- t. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
- u. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksi angkutan orang.
- v. Pembagian tugas kepada bawahan.
- w. Memberi bimbingan, petunjuk dan pembinaan kepada bawahan baik secara tertulis maupun lisan.
- x. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan hasil pelaksanaan tugas dibidangnya.

y. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

2) Seksi Angkutan Barang, Terminal dan Perairan:

- a. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan dan bahan dan peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyiapkan bahan dan peralatan kerja tersebut ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- e. Perumusan dan pengelolaan penyelenggaraan terminal.
- f. Penyiapan proses izin usaha perusahaan angkutan perairan.
- g. Pelaksanaan proses izin usaha pelayanan rakyat.
- h. Pelaksanaan proses izin usaha tally di pelabuhan.
- i. Pelaksanaan proses izin usaha bongkar muat barang.
- j. Pelaksanaan proses izin usaha ekspedisi atau freight forarder.

- k. Perumusan dan pelaksanaan perhitungan dalam penetapan tarif angkutan perairan.
- l. Perumusan dan pelaksanaan rekomendasi dan perizinan angkutan antar kota.
- m. Pengumpulan dan pengelolaan data angkutan perairan dan terminal.
- n. Penyiapan penetapan tarif jasa pelabuhan.
- o. Penyusunan standar pelayanan minimal pengelolaan terminal dan angkutan antar kota.
- p. Perumusan penetapan terminal tipe C.
- q. Perumusan dan pelaksanaan perizinan perusahaan angkutan barang.
- r. Perumusan dan pelaksanaan perencanaan pelayanan angkutan barang.
- s. Perumusan dan pelaksanaan pemberian izin dispensi angkutan alat berat, barang berbahaya dan peti kemas di dalam kota.
- t. Perumusan menetapkan jaringan lintas dalam kota.
- u. Perumusan kebijakan angkutan tidak bermotor.
- v. Perumusan dan pelaksanaan perencanaan pelayanan angkutan barang.
- w. Perumusan dan pelaksanaan inventarisasi permasalahan-permasalahan yang berhubungan dengan bidang tugasnya serta menyiapkan bahan petunjuk pemecahan masalah.
- x. Perumusan dan pelaksanaan peningkatan usaha-usaha kearah yang dapat memantapkan kegiatan dibidang tugasnya.
- y. Perumusan dan pelaksanaan pengendalian, pengawasan dan pembinaan terhadap semua upaya kegiatan dibidang tugasnya.

z. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan laporan dibidang tugasnya dengan cara mempersiapkan bahan yang akan dilaporkan, masalah yang dihadapi dan langkah kebijaksanaan yang diambil guna pemecahan masalah, disampaikan secara lisan atau tulisan.

3) Seksi Bimbingan dan Penyuluhan Angkutan:

- a. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan dan peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyiapkan bahan dan peralatan kerja tersebut ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencan kerja kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- e. Perumusan pembinaan pengusaha dan pengemudi angkutan umum.
- f. Perencanaan sosialisasi kebijakan dibidang perhubungan kepada masyarakat.
- g. Perumusan pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan umum.

- h. Perumusan pembinaan pengusaha angkutan perairan.
- i. Perumusan dan pelaksanaan penyelenggaraan sertifikasi pengemudi.
- j. Pelaksanaan analisa terhadap kebijakan di bidang angkutan.
- k. Perumusan dan pelaksanaan penyelenggaraan penelitian dan pengembangan dibidang perhubungan didaerah serta analisa dan evaluasinya.
- l. Pelaksanaan bimbingan, penyuluhan sosial dan kampanye di bidang keselamatan angkutan.
- m. Perumusan dan pelaksanaan inventarisasi permasalahan-permasalahan yang berhubungan dengan bidang tugasnya serta menyiapkan bahan petunjuk pemecahan masalah.
- n. Perumusan dan pelaksanaan peningkatan usaha-usaha kearah yang dapat memantapkan kegiatan dibidang tugasnya.
- o. Perumusan dan pelaksanaan pengendalian, pengawasan dan pembinaan terhadap semua upaya kegiatan dibidang tugasnya.
- p. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan laporan dibidang tugasnya dengan cara mempersiapkan bahan-bahan yang akan dilaporkan, masalah yang dihadapi dan langkah kebijaksanaan yang diambil guna pemecahan masalah, disampaikan secara lisan atau tertulis.
- q. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
- r. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksi angkutan.

- s. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

4. Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas:

- a. Penyusunan rencana strategis, rencana kerja dan kerangka acuan kerja dan anggaran serta menyelenggarakan pelaksanaan tugas bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- b. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan pedoman dan petunjuk tatalaksana administrasi bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- c. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan setiap kegiatan di bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- d. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan pelayanan dan pengaturan kinerja bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- e. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan laporan-laporan bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- f. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan tugas-tugas manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- g. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas terdiri dari:

1) Seksi Manajemen dan Kebutuhan Lalu Lintas Jalan dan Perairan:

- 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 ditempat kerja yang mudah di ambil atau mudah digunakan

- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan di bidang tugasnya.
- e. Penyelenggaraan, pengoordinasian, mengevaluasi analisa dampak lalu lintas bangunan-bangunan yang berdampak.
- f. Pelaksanaan kajian dan mengevaluasi, kinerja pelayanan ruas jalan dan persiapan serta penyusunan rencana umum jaringan transportasi jalan.
- g. Perencanaan dan mengevaluasi manajemen pembatasan lalu lintas kendaraan.
- h. Pelaksanaan pembangunan dan penentuan lokasi, pengadaan batu, evaluasi kondisi rambu lalu lintas, cermin tikungan, paku jalan traffic light, alat pengendali, dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung dan perlengkapan jalan dan perairan.
- i. Pelaksanaan survey-survey lalu lintas jalan dan persampangan.

- j. Perencanaan dan mengevaluasi arah lalu lintas, sirkulasi lalu lintas dan pengendalian pembebanan ruas jalan.
  - k. Perencanaan dan mengevaluasi manajemen penyelenggaraan parkir diluar badan jalan dan kebutuhan lalu lintas lainnya.
  - l. Pemberian izin penyelenggaraan parkir diluar badan jalan dan rekomendasi besaran tarif parkir.
  - m. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
  - n. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksinya.
  - o. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.
- 2) Seksi Rekayasa dan Fasilitas Lalu Lintas Jalan dan Perairan:
- 1. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan dan peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyediakan bahan dan peralatan kerja tersebut ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
  - 2. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
  - 3. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.

4. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang g dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
5. Pelaksanaan dan pengoordinasian rekayas lalu lintas pada event-event tertentu (insidental).
6. Pelaksanaan pemeliharaan dan perawatan traffic light, rambu jalan, RPPJ, kanstin, marka jalan, papan nama jalan, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung dan perlengkapan jalan dan perairan.
7. Perencanaan dan mengevaluasi geometrik jalan, U-turn dan mulut persimpangan.
8. Pelaksanaan evaluasi dan perubahan waktu siklus persimpangan.
9. Pelaksanaan evaluasi daerah rawan kemacetan.
10. Penentuan lokasi, potensi, perhitungan tarif, larangan dan mengevaluasi parkir untuk umum dibadan jalan dan kebutuhan lalu lintas lainnya.
11. Penyelenggaraan, merancang dan mengevaluasi kawasan tertib berlalu lintas.
12. Penyusunan rencan kerja dan anggaran seksi.
13. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksinya.
14. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

### 3) Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan:

- 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 ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
- b. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- e. Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan.
- f. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran di bidang LLAJ.
- g. Pelaksanaan pengawan dan pengendalian operasional terhadap penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas dalam kota.
- h. Pelaksanaan pengawan pengangkutan bahan dan atau barang berbahaya.
- i. Pelaksanaan pengawan dan penertiban, pengendalian dan pengamanan lalu lintas di ruas-ruas persampingan jalan dan pos-pos pengawan pengendalian dalam kota.

- j. Pelaksanaan pengawasan dan penertiban, pengendalian dan pengamanan lali lintas pada kawasan tertib berlalu 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-tugas yang diberikan pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.
5. Bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana:
- a. Penyusunan rencana strategis, rencana kerja dan kerangka acuan kerja dan anggaran serta menyelenggarakan pelaksanaan tugas bidang keselamatan, teknik sarana dan prasarana.
  - b. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan pedoman dan petunjuk tatalaksana, administrasi bidang keselamatan, teknik sarana dan prasarana.
  - c. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan setiap kegiatan dibidang keselamatan teknik sarana dan prasarana.
  - d. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan pelayanan dan pengaturan kinerja bidang keselamatan, teknik sarana dan prasarana.
  - e. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan laporan-laporan bidang keselamatan teknik sarana dan prasarana.

- f. Pengoordinasian, pembinaan dan perumusan tugas-tugas keselamatan dan teknik sarana lalu lintas jalan, prasarana dan fasilitas lalu lintas jalan, teknik sarana dan prasarana dan keselamatan lalu lintas perairan.
- g. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Bidang keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana terdiri dari:

1) Seksi Teknik Sarana dan Prasarana Jalan:

- a. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan dana peralatan kerja dengan cara merinci jenis dan jumlah peralatan kerja yang diperlukan, menyediakan bahan dan peralatan kerja tersebut di tempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.
- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh Kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.

- e. Perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan fasilitas pejalan kaki, terdiri dari trotoar, jembatan penyebrangan orang dan halte.
- f. Perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan terminal tipe C.
- g. Perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan gedung parkir.
- h. Perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan gedung PKB.
- i. Perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan dermaga.
- j. Pelaksanaan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan perbengkelan umum kendaraan bermotor.
- k. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
- l. Perumusan, pelaksanaan dan penghimpunan peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksinya.
- m. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

## 2) Seksi Penerapan Jalan:

- a. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.

- b. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- c. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- d. Pelaksanaan analisa rencana pembangunan lampu penerangan jalan umum (LPJU).
- e. Pelaksanaan perencanaan pembangunan LPJU.
- f. Pelaksanaan pembangunan LPJU.
- g. Pelaksanaan perawatan dan pemeliharaan LPJU.
- h. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
- i. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksinya.
- j. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

### 3) Seksi Teknik Keselamatan Jalan dan Perairan:

- 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 ditempat kerja yang mudah diambil atau mudah digunakan.

- b. Perumusan dan pelaksanaan penyusunan rencana kerja dengan cara merinci dan menjadwalkan kegiatan yang akan dilaksanakan pada hari-hari mendatang.
- c. Perumusan dan pelaksanaan evaluasi pelaksanaan tugas agar dapat diketahui hasil yang dicapai dan kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan rencana kerja dengan cara membuat tolok ukur keberhasilan tugas.
- d. Perumusan dan pelaksanaan penyiapan bahan-bahan yang diperlukan oleh kepala bidang dalam penyusunan kebijaksanaan, program dan prosedur kerja, pencatatan hasil kerja, petunjuk teknis dan laporan dibidang tugasnya.
- e. Pelaksanaan proses pemberian surat persetujuan berlayar untuk kapal ukuran dibawah GT.7 yang berlayar diperairan sungai dan danau.
- f. Pelaksanaan proses pemberian surat persetujuan berlayar dan atauoleh gerak kapal untuk kapal yang dioperasikan hanya diperairan daratan (sungai dan danau) di wilayah kota.
- g. Pelaksanaan proses penertiban dokumen kapal, yaitu pas kapal, pengukuran kapal, sertifikat kapal dan pemeriksaan permesinan dan perlengkapan kapal dibawah GT.7.
- h. Pembuatan laporan pengoprasian kapal dibawah GT.7 kepada kepala bidang.
- i. Pelaksanaan analisa daerah rawan kecelakaan (DRK) dan kejadian kecelakaan lalu lintas jalan dan perairan dalam kota.
- j. Pelaksanaan kampanye keselamatan.

- k. Pelaksanaan sosialisasi, penetapan, pengawasan dan pembinaan sekolah mengemudi.
- l. Perencanaan dan pelaksanaan pembuatan zona selamat sekolah (ZoSS) dan rute aman selamat sekolah (RASS) serta program keselamatan lainnya.
- m. Pengawasan kegiatan di bawah permukaan air (salvage).
- n. Pemberian izin pengoprasian bangunan ditepi sungai dan danau.
- o. Penyusunan rencana kerja dan anggaran seksi.
- p. Perumusan, pelaksanaan dan menghimpun peraturan dan petunjuk teknis yang berhubungan dengan seksinya.
- q. Pelaksanaan tugas-tugas yang diberikan pimpinan sesuai dengan tugas dan fungsinya.

## BAB V

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Identitas Responden

Dalam melakukan penelitian tentang Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) penulis mengumpulkan data-data dan sekaligus menganalisa hasil data yang terdapat pada kuisioner penelitian yang diawali dengan identitas responden dalam melakukan penelitian ini. Adapun identitas responden yang dianggap perlu untuk dipaparkan adalah sebagai berikut:

##### 1. Tingkat Umur

Usia merupakan suatu tingkat kematangan pikiran seseorang dalam rangka mengambil keputusan. Hal ini begitu juga bahwa pegawai yang lebih tua akan lebih bijak sana dalam mengambil keputusan dari pada pegawai yang lebih muda, akan tetapi bahwa lebih tua umur seseorang maka kemampuan fisiknya akan cepat mengalami kelelahan dalam melakukan pekerjaan jika dibandingkan dengan umurnya yang lebih muda. Untuk itu perlu diketahui untuk umur responden pada dinas perhubungan kota pekanbaru, RW dan masyarakat kecamatan bukit raya lebih jelasnya peneliti telah memaparkan tabel sebagai berikut dibawah ini:

**Tabel V.1 : Distribusi Jumlah Responden Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Menurut Tingkat Umur**

No	Usia/Umur	Jumlah	Persentase (%)
1	20-30	6	30%
2	31-40	3	15%
3	41-50	6	30%
4	>50	5	25%
	Jumlah	20	100%

Sumber: Data Olahan lapangan, 2020

Dari tabel V.1 dapat disimpulkan bahwa pegawai dinas perhubungan, RW dan masyarakat yang menjadi responden dalam penelitian ini paling banyak terdapat pada rentang usia 20-40 tahun yang berjumlah 6 orang dengan persentase 30% dan usia 41-50 tahun yang berjumlah 6 orang dengan persentase 30%. Selanjutnya yang menempati responden paling banyak kedua yaitu pada rentang usia >50 tahun yang berjumlah 5 orang dengan persentase 25%. Selanjutnya yang menempati responden paling sedikit yaitu pada rentang usia 31-40 yang berjumlah 3 orang dengan persentase 15%.

## 2. Jenis Kelamin

Jenis kelamin sangat mempengaruhi faktor emosional responden khususnya untuk pegawai dinas perhubungan. Dimana pria biasanya lebih cepat emosional dari pada wanita. Untuk lebih jelasnya mengenai jenis kelamin responden pada dinas perhubungan kota pekanbaru, RW dan masyarakat kecamatan bukit raya dapat dilihat pada tabel sebagai berikut dibawah ini:

**Tabel V.2 : Distribusi Jumlah Responden Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Menurut Tingkat Jenis Kelamin**

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	Laki-laki	19	95%
2	Perempuan	1	5%
	Jumlah	20	100%

*Sumber: Data Olahan lapangan, 2020*

Dari tabel V.2 dapat disimpulkan bahwa pegawai dinas perhubungan, RW dan masyarakat yang menjadi responden dalam penelitian ini didomisili kaum laki-laki yaitu berjumlah 19 orang dengan persentase 95%. Selanjutnya yang menempati responden paling sedikit yaitu kaum perempuan yaitu berjumlah 1 orang dengan persentase 5%.

### 3. Pendidikan

Pendidikan merupakan pengembangan terhadap pola pikir seseorang dalam memahami dan menilai sesuatu. Sehingga semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang maka semakin matang pola pikir seseorang dalam berbuat dan bertingkah laku dalam mengambil keputusan dan juga semakin mantap pula pengetahuan dan keahlian yang ini miliki. Untuk lebih jelasnya mengenai tingkat pendidikan responden pada dinas perhubungan kota pekanbaru, RW dan masyarakat kecamatan bukit raya dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

**Tabel V.3 : Distribusi Jumlah Responden Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Menurut Tingkat Pendidikan**

No	Jenjang Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
1	SD	–	–
2	SLTP	1	5%
3	SLTA	7	35%
4	Diploma	–	–
5	Sarjana (S1/S2)	12	60%
Jumlah		20	100%

*Sumber: Data Olahan Lapangan, 2020*

Dari tabel V.3 dapat disimpulkan bahwa pegawai dinas perhubungan, RW dan masyarakat yang menjadi responden dalam penelitian ini paling banyak terdapat pada tingkat pendidikan sarjana (S1/S2) yang berjumlah 12 orang dengan persentase 60%. Selanjutnya yang menempati tingkat pendidikan paling banyak kedua yaitu SLTA yang berjumlah 7 orang dengan persentase 35%. Selanjutnya yang menempati responden paling sedikit yaitu SLTP yang berjumlah 1 orang dengan persentase 5%.

## B. Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru)

Untuk mengetahui analisis pelaksanaan pembangunan *speed hump* oleh dinas perhubungan kota pekanbaru dapat dilihat dari indikator yang sesuai dalam penelitian ini. Adapun indikatornya yaitu:

1. Input
2. Proses
3. Output

### 1. Input

Input atau masukan yaitu untuk digunakan untuk mengukur sumber daya (dana atau anggaran, SDM, sarana dan prasarana serta material lainnya) yang digunakan untuk mencapai tujuan pembangunan. Sehubungan dengan pelaksanaan pembangunan yang dilakukan oleh dinas perhubungan kota pekanbaru dalam hal ini penulis telah memaparkan dapat tabel dibawah ini:

**Tabel V.4: Distribusi Tanggapan Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Untuk Indikator Input**

No	Item Penilaian	Frekuensi Tanggapan Responden			Total skor
		Terlaksana	Cukup Terlaksana	Kurang Terlaksana	
1	Kesediaan anggaran	5	5	8	33
2	Sumber Daya manusia	5	8	5	36
3	Mengenai Material	5	7	6	35
	Total skor	104			
	Rentang skor	102 – 140			
	Kategori	Cukup Terlaksana			

Sumber : Data Olahan Lapangan, 2020

Dari tabel V.4 dapat diketahui bahwa untuk item penilaian atau sub indikator kesediaan anggaran, 5 orang mengatakan terlaksana untuk anggaran, selanjutnya 5 orang mengatakan cukup terlaksana untuk anggaran, selanjutnya 8 orang mengatakan kurang terlaksana untuk anggaran.

Kemudian untuk sub indikator sumber daya manusia, 5 orang mengatakan terlaksana untuk sumber daya manusia, selanjutnya 8 orang mengatakan cukup terlaksana untuk sumber daya manusia, selanjutnya 5 orang mengatakan kurang terlaksana untuk sumber daya manusia.

Kemudian untuk sub indikator material, 5 orang mengatakan terlaksana untuk material, selanjutnya 7 orang mengatakan cukup terlaksana untuk material, selanjutnya 6 orang mengatakan kurang terlaksana untuk material. Dari tabel data diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian untuk indikator input terkategori cukup terlaksana dengan total skor 104 dari 18 orang responden.

Hasil wawancara dengan Bapak Yuliarso selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai input beliau mengatakan *“dari segi materialnya dan juga sumber daya manusianya sudah sesuai dengan standarnya. Namun yang menjadi persoalan hanya ada di Dana saja. Karena untuk membangun speed hump memang membutuhkan dana yang besar”*. (03 juli 2020 pukul 09.00 WIB).

Hasil wawancara dengan Bapak Edy Sofyan selaku Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai input beliau mengatakan *“bahwasanya dalam penganggaran yang dilaksanakan oleh dinas perhubungan kota pekanbaru khususnya di bidang saya Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas untuk membangun speed hump itu bersumber dari dana Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD). Itupun sifatnya terbatas. Sehingga dengan Dana APBD yang terbatas dan Speed Hump juga harganya cukup mahal, diminta untuk masyarakat agar lebih mematuhi peraturan lalulintas ajalah. walaupun di daerah tersebut banyak kendaraan yang melanggar lalulintas dan masyarakat setempat tidak nyaman, masyarakat bisa meminta izin ke kami caranya membuat surat pengantar untuk membangun speed hump yang di setujui oleh Rukun Warga dan Lurah”*. (03 juli 2020 pukul 10.00 WIB).

Dari hasil wawancara diatas, penulis menyimpulkan bahwa dalam pelaksanaan pembangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang mencakup bahan-bahan atau material serta sumber daya manusia sudah sesuai dengan standar. Tetapi soal anggaran dalam pelaksanaan pembangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan memiliki anggaran yang cukup besar dan juga dana tersebut berasal dari Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Pemerintah Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil dari Observasi, Untuk indikator input peneliti telah melakukan pengamatan langsung dilapangan untuk mendapatkan data dan informasi. Peneliti mendapatkan informasi bahwasanya untuk membangun *speed hump* atau alat pembatas kecepatan membutuhkan anggaran yang cukup mahal dan dana tersebut bersumber dari APBD, begitu juga masih banyak ditemukan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang tidak sesuai standarnya khususnya di kecamatan bukit raya kota pekanbaru. Hal ini sangat disayangkan sekali karena bisa merugikan pengendara baik dari segi materi bahkan nyawa. Sehingga peneliti menyimpulkan sesuai dengan tabel V.4 untuk indikator input dikategorikan cukup terlaksana.

## **2. Proses**

Indiaktor Proses yang digunakan untuk menggambarkan perkembangan ataupun aktivitas yang dilakukan dalam pelaksanaan kegiatan. Sehubungan dengan pelaksanaan pembangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang dilakukan oleh dinas perhubungan kota pekanbaru dalam hal ini penulis telah memaparkan dapat tabel dibawah ini:

**Tabel V.5: Distribusi Tanggapan Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Untuk Indikator Proses**

No	Item Penilaian	Frekuensi Tanggapan Responden			Total skor
		Terlaksana	Cukup Terlaksana	Kurang Terlaksana	
1	Perkembangan kegiatan	6	8	4	38
2	Mengenai Partisipasi	7	4	7	36
	Total skor	74			
	Rentang skor	68 – 93			
	Kategori	Cukup Terlaksana			

Sumber : Data Olahan Lapangan, 2020

Dari tabel V.5 dapat diketahui bahwa untuk item penilaian atau sub indikator perkembangan kegiatan, 6 orang mengatakan terlaksana untuk perkembangan kegiatan, selanjutnya 8 orang mengatakan cukup terlaksana untuk perkembangan kegiatan, selanjutnya 4 orang mengatakan kurang terlaksana untuk perkembangan kegiatan.

Kemudian untuk sub indikator patisipasi, 7 orang mengatakan terlaksana untuk patisipasi, selanjutnya 4 orang mengatakan cukup terlaksana untuk patisipasi, selanjutnya 7 orang mengatakan kurang terlaksana untuk patisipasi. Dari tabel data diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian untuk indikator proses terkategori cukup terlaksana dengan total skor 74 dari 18 orang responden.

Hasil wawancara dengan Bapak Yuliarso selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai proses beliau mengatakan *“untuk prosesnya saat ini sudah cukup banyak masyarakat meminta ke kami untuk membangun speed hump di daerah mereka. Namun saya katakan sekali lagi, untuk pencairan dananya membutuhkan waktu yang cukup lama karena dananya berasal dari APBD”*. (03 juli 2020 pukul 09.00 WIB)

Hasil wawancara dengan Bapak Edy Sofyan selaku Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lulu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai proses beliau mengatakan *“kalau yang kita sudah bangun, memang*

sudah sesuai dengan standarnya sesuai dengan permehub nomor 82 namun di daerah-daerah pekanbaru speed hump yang dijumpai masih tidak sesuai dengan ketentuan. Sedangkan untuk membuat speed hump itu sendiri desainnya ataupun bentuknya harus landai dan juga harus adanya bantalan karet atau peredam kejut. Apabila ketika kendaraan itu melewati daerah speed hump yang tidak landai dan juga tidak ada bantalan karet, maka kendaraan itu bisa rusak". (03 juli 2020 pukul 10.00 WIB)

Dari hasil wawancara diatas, penulis menyimpulkan bahwa dalam hal ini peran utama dalam membangun *speed hump* atau alat pembatas kecepatan adalah Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Sehingga masyarakat bisa meminta izin dengan membuat surat edaran yang diketahui RW setempat yang dituju ke Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil dari Observasi, Untuk indikator proses peneliti melakukan pengamatan langsung dilapangan untuk mendapatkan data dan informasi. Peneliti mendapatkan informasi bahwasanya *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang di bangun tidak adanya gotong royong atau patisipasi dari masyarakat apabila *speed hump* tersebut di bangun oleh dinas perhubungan. Tetapi hanya partisipasi yang dilakukan antar masyarakat saja yang bersifat ilegal atau tanpa izin dari dinas perubungan. Sehingga peneliti menyimpulkan sesuai dengan tabel V.5 untuk indikator proses dikategorikan cukup terlaksana.

### 3. Output

Output yang digunakan untuk mengukur keluaran yang dihasilkan dari suatu pembangunan sejauh mana kegiatan itu terlaksana serta sesuai rencana. Sehubungan dengan pelaksanaan pembangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang dilakukan oleh dinas perhubungan kota pekanbaru dalam hal ini penulis telah memaparkan tabel sebagai berikut:

**Tabel V.6: Distribusi Tanggapan Pegawai Dinas Perhubungan, RW dan Masyarakat Di Kecamatan Bukit Raya Untuk Indikator Output**

No	Item Penilaian	Frekuensi Tanggapan Responden			Total skor
		Terlaksana	Cukup Terlaksana	Kurang Terlaksana	
1	Keluaran yang dihasilkan	6	6	6	36
2	Kegiatan sesuai rencana	2	2	14	24
	Total skor	60			
	Rentang skor	42 – 67			
	Kategori	Kurang Terlaksana			

Sumber : Data Olahan Lapangan, 2020

Dari tabel V.6 dapat diketahui bahwa untuk item penilaian atau sub indikator keluaran yang dihasilkan, 6 orang mengatakan terlaksana untuk keluaran yang dihasilkan, selanjutnya 6 orang mengatakan cukup terlaksana untuk keluaran yang dihasilkan, selanjutnya 6 orang mengatakan kurang terlaksana untuk keluaran yang dihasilkan.

Kemudian untuk sub indikator kegiatan sesuai rencana, 2 orang mengatakan terlaksana untuk kegiatan sesuai rencana, selanjutnya 2 orang mengatakan cukup terlaksana untuk kegiatan sesuai rencana, selanjutnya 14 orang mengatakan kurang terlaksana untuk kegiatan sesuai rencana. Dari tabel data diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian untuk indikator output terkategori kurang terlaksana dengan total skor 60 dari 18 orang responden.

Hasil wawancara dengan Bapak Yuliarso selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai output beliau mengatakan “*speed hump yang direkomendasikan oleh dinas perhubungan pekanbaru sudah sumuannya sesuai dengan aturan. Untuk jumlahnya saja yang belum banyak bahkan lebih banyak yang di bangun oleh masyarakat dari pada kami*”. (03 juli 2020 pukul 09.00 WIB)

Hasil wawancara dengan Bapak Edy Sofyan selaku Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lulu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengenai output beliau mengatakan “*Untuk kualitasnya, speed hump yang kami bangun sudah sesuai dengan spesifikasi atau aturan yang sesuai dengan prosedur permenhub nomor 82. namun dari segi kuantitasnya speed hump yang dibangun dari kami itu jumlahnya lebih sedikit daripada speed hump yang dibangun masyarakat tetapi tidak sesuai dengan spesifikasi. Namun beberapa daerah-daerah saat ini sudah ada yang meminta ke kami untuk membangun speed hump namun kami masih mempertimbangkannya karena persoalan anggaran*”. (03 juli 2020 pukul 10.00 WIB)

Dari hasil wawancara diatas, penulis menyimpulkan bahwa dalam pelaksanaan pembangunan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan dari segi kualitasnya desain atau bentuk *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang dibangun oleh dinas perhubungan kota pekanbaru sudah sesuai dengan aturan yang berlaku. Namun dari segi kuantitasnya *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang dibangun dinas perhubungan kota pekanbaru kalah jumlah dengan masyarakat.

Berdasarkan hasil dari Observasi, Untuk indikator output peneliti melakukan pengamatan langsung dilapangan untuk mendapatkan data dan informasi. Peneliti mendapatkan informasi bahwasanya dari segi kuliatnya sudah sesuai dengan standarnya tetapi untuk kuantitasnya peneliti melihat keberadaan *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang dibangun oleh dinas perhubungan jumlahnya tidak begitu banyak bahkan lebih banyak *speed hump* atau alat pembatas kecepatan yang tidak direkomendasikan oleh dinas perhubungan. Sehingga peneliti menyimpulkan sesuai dengan tabel V.6 untuk indikator proses dikategorikan kurang terlaksana.

**Tabel V.7: Rekapitulasi Tanggapan Responden Terhadap Seluruh Indikator**

No	Indikator	Kategori			Jumlah	Skor	Total Skor	Kategori
		Terlaksana	Cukup Terlaksana	Kurang Terlaksana				
1	Input	5	5	8	18	33	104	Cukup Terlaksana
		5	8	5	18	36		
		5	7	6	18	35		
2	Proses	6	8	4	18	38	74	Cukup Terlaksana
		7	4	7	18	36		
3	Output	6	6	6	18	36	60	Kurang Terlaksana
		2	2	14	18	24		

*Sumber : Data olahan lapangan, 2020*

Dari tabel V.7 dapat diketahui bahwa untuk indikator input terkategori cukup terlaksana dengan total skor 104 dari 18 orang responden. Untuk indikator proses terkategori cukup terlaksana dengan total skor 74 dari 18 orang responden. Untuk indikator output terkategori kurang terlaksana dengan total skor 60 dari 18 orang responden. Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa tanggapan responden seluruh indikator dikategorikan cukup terlaksana dengan total skor 238 dari 20 responden. Hal ini dikarenakan masih terdapat indikator yang belum terlaksana sepenuhnya dilapangan.

## BAB VI

### PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah penulis lakukan mengenai Analisis Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru), maka penulis dapat menarik kesimpulan dan saran-saran untuk bahan masukan bagi pihak terkait yaitu sebagai berikut:

#### A. Kesimpulan

Adapun mengenai kesimpulan yang penulis sampaikan yaitu sebagai berikut:

1. Untuk indikator input mengenai Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) dikategorikan cukup terlaksana. Dikarenakan masih ditemui sub indikator yang belum terlaksana sepenuhnya dilapangan.
2. Untuk indikator proses mengenai Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) dikategorikan cukup terlaksana. Karena masih terdapat sub indikator yang belum terlaksana sepenuhnya dilapangan.
3. Untuk indikator output mengenai Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* Di Kota Pekanbaru (Studi Kecamatan Bukit Raya Kota Pekanbaru) dikategorikan kurang terlaksana. Karena masih terdapat indikator yang belum terlaksana sepenuhnya dilapangan. Seperti item penilaian yang perlu melakukan perbaikan terhadap *speed hump* yang tidak sesuai dengan standarnya.

4. Berdasarkan tabel rekapitulasi mengenai Pelaksanaan Pembangunan *Speed Hump* dari seluruh indikator penilaian input, proses dan output yaitu berada pada kategori cukup terlaksana. Hal ini dikarenakan Karena masih terdapat indikator yang belum terlaksana sepenuhnya dilapangan, begitu juga kurangnya kegiatan sosialisasi oleh dinas perhubungan kota pekanbaru mengenai pembangunan *speed hump*, serta kurangnya pengetahuan masyarakat setempat di kecamatan bukit raya tentang aturan yang mengatur *speed hump*.

#### **B. Saran**

Adapun mengenai saran yang penulis sampaikan yaitu sebagai berikut:

1. Seharusnya, perlu diadakannya kegiatan sosialisasi yang dilakukan dinas perhubungan kota pekanbaru kepada masyarakat setempat khususnya di kecamatan bukit raya kota pekanbaru agar kehadiran *speed hump* yang di bangun dapat merata di setiap kelurahan masing-masing.
2. Sebaiknya, dalam melayani pelayanan publik, dinas perhubungan kota pekanbaru dapat ditingkatkan lagi dalam melayani pelayanan publik. Sehingga apabila masyarakat ingin mengurus keperluan ataupun administrasi merasa puas terhadap kualitas pelayanan.
3. Sebaiknya, pegawai dinas perhubungan perlu terjun ke lapangan untuk bertemu kepada ketua RW dan juga masyarakat untuk memberikan pengetahuan ataupun informasi mengenai standar terhadap *speed hump* atau bisa juga memasang baleho. Agar pengetahuan masyarakat tentang *speed hump* dapat mudah dipahami.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-buku :

- Abdullah, Oekan. 2011. *Pembangunan Berkelanjutan Di Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Affifudin. 2010. *Pengantar Administrasi Pembangunan*. Bandung: Alfabeta.
- Agustino, Leo. 2016. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Brantas. 2009. *Dasar-dasar Manajemen*. Bandung: Alfabeta.
- Buku Pedoman Penulis Edisi Revisi*, 2013. Pekanbaru: UIR Press.
- Danang. 2012. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: CAPS.
- Dessler, G.2013. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Semarang: PT. Intan Sejati Klaten.
- Effendi, Usman. 2015. *Asas Manajemen*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Handoko, T Hani. 2003. *Manajemen Personalia Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: BPFE.
- Hasibuan Melayu, 2016. *Manajemen Sumber Daya Manusia (15 ed)*. Jakarta: PT.Bumi Aksara.
- Indradi, Sjamsiar Sjamsudin. 2016. *Dasar-dasar dan teori administrasi publik*. Malang: Agriteg.
- Notoatmodjo, Soekidjo. 2009. *Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nuraini, T.2013. *Manajemen Sumber Daya Manusia (1 ed)*. Pekanbaru: Yayasan Aini.

- Nurdin Usman. 2002. *Konteks Implementasi Berbasis Kurikulum*. Jakarta:PT. Raja Grafindo Persada.
- Nurmansyah, B. 2010. *Pembangunan Berkelanjutan*. Pekanbaru: Unilak Press.
- P.Siagian, Sondang. 2016. *Administrasi Pembangunan*. Jakarta: Bumi Aksara
- Robbin, Stephen. P. 2010. *Manajemen*. Surabaya: Erlangga.
- R. Terry George. 2009. *Prinsip-prinsip Manajemen*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Seswanto. 2009. *Dasar-dasar Implementasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Silalahi, Ulbert 2009. *Studi Tentang Administrasi*. Bandung: Sinar Baru Algasindo.
- Sjafrizal. 2014. *Perencanaan Pembangunan Daerah Dalam Era Otonomi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Sutrisno, Edy. 2011. *Pembangunan Otonomi Daerah*. Jakarta: Kencana Prenada Group.
- Thoha, Mifta. 2008. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Usman, H. 2013. *Kebijakan Implementasi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Widodo, Suparno Eko. 2015. *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Winardi, J.2009. *Ilmu Administras Pembangunan*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Yussa Tarmizi dan Hendry Andry. 2015. *Perilaku dan Etika Administrasi Publik*. Pekanbaru: Marpoyan Tujuh Publishing.
- Zulkifli. 2005. *Pengantar Studi Administrasi Dan Manajemen*. Pekanbaru, UIR Press.

### **Peraturan dan Undang-undangan**

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 106 Tahun 2016 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

