

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

**OPTIMALISASI TUGAS DINAS PERHUBUNGAN DALAM
MENERTIBKAN KENDARAAN BERTONASE BERAT DI KOTA
PEKANBARU**

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Strara Satu (S1)
Bidang Ilmu Pemerintahan Program Studi Ilmu Pemerintahan
Pada Falkutas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau Pekanbaru



Oleh:

AYU NOVITA SARIM
NPM : 187310851

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2022



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FALKUTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK

PERSTUJUAN TIM PEMBIMBING

Nama : Ayu Novita Sari M
NPM : 187310851
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Jenjang Pendidikan : Strata 1 (S1)
Judul Skripsi : Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru

Format sistematika dan pembahasan materi masing-masing bab dan sub-bab dalam skripsi ini, telah dipelajari dan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan normative dan kriteria metode penelitian ilmiah, oleh karena itu dinilai layak serta dapat disetujui untuk diuji dalam siding ujian konferehensif.

Pekanbaru, 27 Mei 2021

Pembimbing,

Turut Menyetujui
Program Studi Ilmu Pemerintahan
Ketua,

Dr. Ranggi Ade Febrian, S.IP., M.Si


Rizky Setiawan, S.IP., M.Si

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

PERSETUJUAN TIM PENGUJI

Nama : Ayu Novita Sari M
NPM : 187310851
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai, relative telah memenuhi ketentuan-ketentuan metode penelitian ilmiah, oleh karena itu Tim Penguji Ujian Konfrehensif Falkutas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana.

Pekanbaru, 27 Mei 2022

Ketua


Rizky Setiawan, S.IP., M.Si

Mengetahui,
Wakil Dekan I


Indra Safri, S.Sos., M.Si



Sekretaris


Budi Mulianto, S.IP., M.,Si

Anggota


Sylvina Rusadi, S.Sos., M.Si

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 53 /UIR-FS/KPTS/2022
TENTANG TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU

- Menimbang** : 1. Bahwa untuk mengevaluasi tingkat kebenaran penerapan kaidah dan metode penelitian ilmiah dalam naskah Skripsi Mahasiswa maka dipandang perlu untuk diuji dalam forum ujian komprehensif.
2. Bahwa Tim Penguji dimaksud perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.
- Mengingat** : 1. UU Nomor: 20 Tahun 2003 Tentang Pendidikan Nasional
2. PP Nomor: 60 Tahun 1999 Tentang Sistem Pendidikan Tinggi
3. SK. Mendiknas RI Nomor 045/U/2002 tentang Kurikulum Inti Pendidikan Tinggi.
4. SK Rektor UIR Nomor: 141/UIR/KPTS/2009 tentang Kurikulum Baru Fisipol UIR
5. SK Rektor UIR Nomor: 117/UIR/KPTS/2012, tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan Fakultas dan Direktur Pascasarjana UIR masa bakti 2020-2024.
- Memperhatikan** : Rekomendasi Ketua Jurusan/Ketua Program Studi dan Wakil Dekan Bidang Akademik (WD.I) tentang Usulan Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** : 1. Dosen Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa atas nama yang tersebut dibawah ini :

Nama : Ayu Novita Sari M
N P M : 187310851
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi : Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat di Kota Pekanbaru.

Struktur Tim :

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Drs. H. Zaini Ali, M.Si. | Sebagai Ketua merangkap Penguji |
| 2. Rizky Setiawan, S.IP., M.Si. | Sebagai Sekretaris merangkap Penguji |
| 3. Budi Muliando, S.IP., M.Si. | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 4. Dr. H. Rahyunir Rauf, M.Si. | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 5. H. Panca Setyo Prihatin, S.IP., M.Si. | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 6. Sylvina Rusadi, S.Sos., M.Si. | Sebagai Notulen |
2. Tim Penguji melaksanakan tugas dan mengisi serta menandatangani berkas ujian sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan Fakultas.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 08 Juni 2022
Dekan,


Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si.
NPK : 080102337



Tembusan Disampaikan Kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR
2. Yth. Sdr. Ka. Biro Keuangan UIR
3. Yth. Ketua Prodi
4. Arsip -----sk.penguji-----

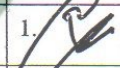

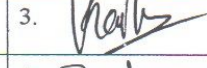

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

BERITA ACARA UJIAN KONPREHENSIF SKRIPSI

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Nomor: ~~558~~ /UIR-Fs/Kpts/2022 tanggal 18 Mai 2022 maka dihadapan Tim Penguji pada hari ini, Kamis tanggal, 19 Mai 2022 jam 11.00 – 12.00 Wib, bertempat di ruang sidang Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Pekanbaru telah dilaksanakan ujian konprehensif skripsi atas mahasiswa:

Nama : Ayu Novita Sari M
 NPM : 187310851
 Program Studi : Ilmu Pemerintahan
 Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
 Judul Skripsi : **Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat di Kota Pekanbaru.**

Nilai Ujian : Angka : " **82,3** " ; Huruf : " **A** " "
 Keputusan Hasil Ujian : **Lulus / Tidak Lulus / Ditunda**
 Tim Penguji :

No	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Risky Setiawan, S.IP., M.Si.	Ketua	1. 
2.	Budi Muliando, S.IP., M.Si.	Sekretaris	2. 
3.	Sylvina Rusadi, S.Sos., M.Si.	Anggota	3. 
5.	Irwan Gesmi, S.Sos., M.Si.	Notulen	5. 

Pekanbaru, 19 Mai 2022
 An. Dekan,



Indra Safri, S.Sos., M.Si.
 Wakil Dekan I Bid. Akademik

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Ayu Novita Sari M
NPM : 187310851
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru

Naskah skripsi ini benar telah dilakukan perbaikan dan penyempurnaan oleh Mahasiswa bersangkutan sesuai dengan koreksi dan masukan Tim Penguji dan dinilai telah memenuhi persyaratan administratif dan akademis, oleh karena itu dapat disahkan sebagai sebuah Karya Ilmiah.

Pekanbaru, 27 Mei 2022

Ketua

Sekretaris


Rizky Setiawan, S.IP., M.Si


Budi Muliando, S.IP., M.,Si

Turut Menyetujui,

Wakil Dekan I

Program Studi Ilmu Pemerintahan
Ketua,


Indra Satri, S.Sos., M.Si


Dr. Ranggi Ade Febrian, S,IP., M.Si

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah Bapa Yang Mahas Esa yang telah memberikan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan Usulan penelitian yang berjudul **“Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru”** ini tepat pada waktunya.

Penulis dengan segala keterbatasan ilmu dan pengalaman sudah berupaya semaksimal mungkin untuk menyusun setiap lembaran bab-perbab sikipri sesuai dengan kaedah penulisan penelitian ilmiah dan ketentuan yang telah di tetapkan oleh fakultas walaupun penulis menyadari bahwa di setiap lembaran tertentu dari naskah usulan penelitian ini mungkin di temukan berbagai kesalahan dan kekurangan. Untuk membenahi hal itu penulis berharap kemakluman serta masukan dari para pembaca.

Penulis menyadari pula bahwa dalam proses studi maupun dalam proses penulisan dan penyelesaian usulan penelitian ini banyak pihak yang membantu. Sehubungan dengan itu secara khusus pada lembaran ini penulis mengucapkan kekaguman dan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH. M.C.L. selaku rector Universitas Islam Riau (UIR) yang telah memberikan kesempatan kepada penulis menuntut ilmu pada lembaga pendidikan yang beliau pimpin.
2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latif, S.Ag, M.Si. selaku dekan fakultas ilmu sosial dan ilmu politik. yang telah memberikan kesempatan kepada penulis menuntut ilmu pada program studi ilmu pemerintahan di universitas islam riau.

3. Bapak Dr. Ranggi Ade Febrian, S.IP., M.Si. selaku ketua ketua prodi ilmu pemerintahan fakultas ilmu social dan ilmu politik, yang telah memberikan kesempatan kepada penulis menuntut ilmu pada program studi ilmu pemerintahan di universitas islam riau.
4. Indra Safri, S.Sos ., M.Si selaku dosen penasehat akademi (PA),yang telah banyak memberi masukan kepada penulis sehingga penulis banyak terbantu dalam proses pembuatan usulan penelitian
5. Rizky Setiawan S, S.IP ., M.Si selaku dosen pembimbing, yang telah dengan sukarel menyisihkan waktu dan kesibukannya untuk membimbing penulis dan memberi masukan kepada penulis sehingga penulis dapat memberikan yang terbaik pada tulisan ini
6. Bapak dan ibu dosen fakultas ilmu sosial dan ilmu politik universitas ilam riau yang telah mendidik dan memberi ilmu pengetahuan kepada penulis sehingga penulis dapan menyelesaikan perkuliahan ini, mudah mudahan ilmu yang bapak dan ibu berikan dapat bermanfaat dengan baik
7. Terkhusus dan teristimewa penulis ucapkan kepada kedua orang tua tercinta Papi Jhon dan Mama saragih beserta seluruh anggota keluarga yang tidak ada henti-hentinya selalu mendoakan, dan tidak pernah lelah memberi dorongan serta motivasi secara moral dan moril selama penulis melaksanakan, dan juga kepada Jhune Sihombing selaku kekasih yang membantu penulis dalam menulis usulan penelitian dan selalu memberi dukungan finansial maupun transportasi kepada penulis dan tidak lupa juga kepada abang tingkat penulis Joseph Sagala yang selalu mengarahkan

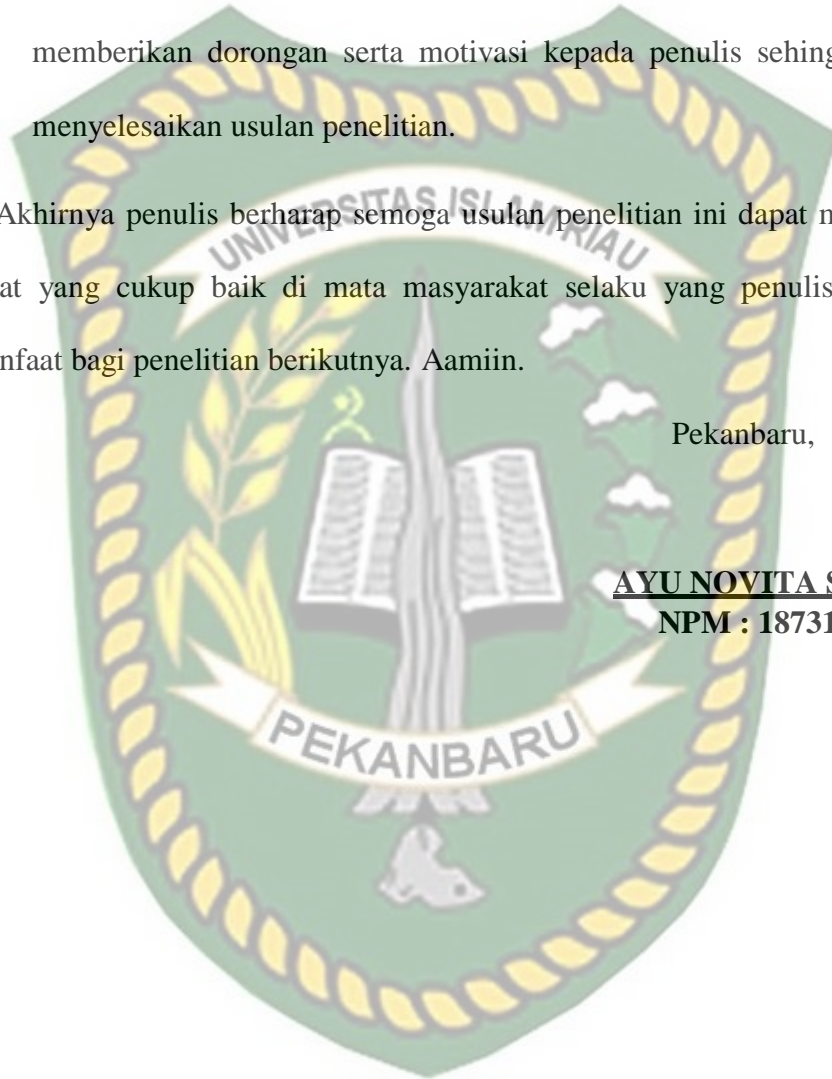
penulis dan selalu memberikan motivasi.

8. Kepada teman-teman ilmu pemerintahan kelas J terkhusus kepada Agnes, Amel, Desi, Dhea, Nautika dan Selvi selaku teman terdekat yang memberikan dorongan serta motivasi kepada penulis sehingga penulis menyelesaikan usulan penelitian.

Akhirnya penulis berharap semoga usulan penelitian ini dapat memberikan manfaat yang cukup baik di mata masyarakat selaku yang penulis teliti, dan bermanfaat bagi penelitian berikutnya. Aamiin.

Pekanbaru, Mei 2022

AYU NOVITA SARIM
NPM : 187310851



DAFTAR ISI

PERSTUJUAN TIM PEMBIMBING.....	I
PERSTUJUAN TIM PENGUJI.....	ii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
DAFTAR ISI.....	vii
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
SURAT PERNYATAAN.....	Xi
ABSTRAK.....	xii
ABSTRACK.....	xiii
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	14
C. Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian.....	15
BAB II STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR.....	17
A. Studi Kepustakaan.....	17
1. Konsep Pemerintahan.....	17
2. Konsep Pemerintah Daerah.....	20
3. Konsep Kebijakan.....	22
4. Konsep Optimaliasi.....	27
5. Transportasi.....	31
B. Penelitian Terdahulu.....	35
C. Kerangka Pikir.....	41
D. Konsep Operasional.....	42
E. Konsep Variabel.....	43
BAB III METODE PENELITIAN.....	45
A. Tipe Penelitian.....	45
B. Lokasi Penelitian.....	45
C. Informan.....	46
D. Jenis dan Sumber Data.....	46
E. Teknik Pengumpulasn Data.....	47
F. Teknik Analisis Data.....	48
G. Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian.....	49
BAB IV DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN.....	50
A. Gambaran Umum Kota Pekanbaru.....	50
B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	58
BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	62
A. Identitas Informan.....	62
B. Hasil Penelitian Optimalisasi Tugas Dinas.....	64
C. Kendala-Kendala Yang Dihadapi Oleh Dinas.....	75

BAB VI PENUTUP	79
A. Kesimpulan.....	79
B. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA	82
DAFTAR LAMPIRAN	84



Dokumen ini adalah Arsip Miik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR TABEL

Tabel I.1	Panjang Jalan di Kota Pekanbaru 2020.....	5
Tabel I.II	Kondisi Jalan di Kota Pekanbaru 2020.....	6
Tabel I.III	Data Jumlah Kendaraan Bertonase Berat pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018-2020.....	6
Tabel II.I	Penelitian Terdahulu.....	35
Tabel II.II	Konsep Operasional Variabel Penelitian Tentang Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat di Kota Pekanbaru.....	44
Tabel III.I	Tabel jadwal waktu penelitian tentang Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat di Kota Pekanbaru.....	49
Tabel IV. I	Jmlah Penduduk Per-Kecamatan di Kota Pekanbaru.....	53
Tabel IV.II	Kelurahan Di Pekanbaru.....	56
Tabel V.I	Jenis Kelamin Narasumber.....	62
Tabel V.II	Usia Narasumber.....	63
Tabel V.III	Pekerjaan Narasumber.....	64

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR GAMBAR

		Halaman
Gambar II.1	Kerangka Pikir Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.....	42
Gambar IV.I	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.....	61



SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian konfrehensif Usulan Penelitian yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ayu Novita Sari M
NPM : 187310851
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Usulan Penelitian : Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru

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

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

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

10000
SEPULUH RIBU RUPAH
:022
an,
MEPERAI
TEMPEL
957B9AJX897163325
Ayu Novita Sari M

OPTIMALISASI TUGAS DINAS PERHUBUNGAN DALAM MENERTIBKAN KENDARAAN BERTONASE BERAT DI KOTA PEKANBARU

ABSTRAK

AYU NOVITA SARI M

Kendaraan bertonase berat adalah salah satu transportasi angkutan barang yang dipergunakan dalam membawa hasil pertambangan, perkebunan dan industri lainnya. Peningkatan jumlah kendaraan berat berdampak pada keselamatan dan kenyamanan lalu lintas dan jalan raya. Pasal 200 ayat (2) Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 menyatakan bahwa untuk kendaraan dengan beban lebih dari 3.000 kg, yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, mengurangi tingkat pelayanan jalan, dan menyebabkan kerusakan jalan, harus ada izin. dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui optimalisasi tugas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam pengendalian kendaraan berat, dan untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat optimalisasi tugas dinas perhubungan kota dalam pengendalian kendaraan berat. Pekanbaru. Peneliti menemukan masih banyaknya kendaraan bertonase berat yang melewati jalan pada waktu yang dilarang untuk melakukan lintasan dan bahkan yang bukan merupakan rute lintasan yang seharusnya sudah ditetapkan khususnya di jalan HR. Soebrantas dan SM. Amin dan Minimnya koordinasi yang di lakukan oleh pihak Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan penertiban terhadap pelanggaran kendaraan bertonase berat sehingga dapat merugikan pengguna jalan lain. Diharapkan melalui penelitian ini dinas terkait dapat melakukan penyampaian pelayanan dan pemberian informasi lebih gencar, dan diharapkan penelitian ini dapat dilakukan untuk peneliti-peneliti berikutnya.

Kata Kunci: optimalisasi, kendaraan bertonase, dinas perhubungan

***OPTIMIZATION DUTIES OF THE TRANSPORTATION SERVICE IN
CONTROLLING HEAVY TONSEN VEHICLES IN PEKANBARU CITY***

ABSTRACT

AYU NOVITA SARI M

over dimensi over loading are one of the goods transportation, transportation used to carry industrial products such as mining, plantations and others. . The increase in heavy tonnage vehicles has had many impacts, both on safety and comfort in traffic and roads. The Regional Regulation Number 2 of 2009 Points 200 paragraph (2) explains that for vehicles with a load of more than 3000 kg which can disrupt the smooth flow of traffic, decrease the level of road service and cause road damage, permission from the Pekanbaru City Transportation Service must be obtained. This research aims to determine the optimization of the duties of the Department of Transportation in controlling heavy tonnage vehicles in the city of Pekanbaru, to find out what are the inhibiting factors for optimizing the duties of the transportation agency in controlling heavy tonnage vehicles in the city of Pekanbaru. The researcher found that there were still many vehicles with heavy tonnage passing through the road at times that were prohibited to do the track and even those that were not the trajectory routes that should have been set, especially on HR roads, Soebrantas and SM. Amin and the lack of coordination carried out by the Department of Transportation in supervising and controlling violations of heavy tonnage vehicles so that they can harm other road users. It is hoped that through this research the relevant agencies can deliver services and provide information more intensively, and it is hoped that this research can be carried out for future researchers.

Keywords: optimization, tonnage vehicles, heavy tonnage vehicle, Department of Transportation

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Berdasarkan pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 disebutkan bahwa tujuan dibentuknya Negara di antaranya untuk mensejahterakan rakyat dan untuk mencerdaskan kehidupan bangsa. Dalam menyelenggarakan pemerintahan di Negara Republik Indonesia di berbagai daerah, pemerintahan sebagai aparatur negara yang mengatur urusan kenegaraan bertanggung jawab penuh terhadap segala bentuk kegiatan negara. Dalam Undang-Undang Dasar 1945 pasal 18 ayat 1 menyebutkan Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan dibagi ke daerah-daerah kabupaten/kota yang tiap provinsi, kabupaten dan daerah mempunyai pemerintahan daerah yang diatur dalam Undang-Undang.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah menjelaskan bahwa, Klasifikasi urusan pemerintahan terdiri dari 3 urusan yakni :

1. Urusan pemerintahan absolut adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan pemerintah pusat.
2. Urusan pemerintahan konkuren adalah urusan pemerintahan yang dibagi antara pemerintah pusat, daerah provinsi dan daerah kabupaten/kota.
3. Urusan pemerintahan umum adalah urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan.

Adapun yang menjadi urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar terdapat dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 12 meliputi :

- a. Pendidikan;
- b. Kesehatan;
- c. Pekerjaan umum dan penataan ruang;
- d. Perumahan rakyat dan kawasan pemukiman;
- e. Ketentraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat; dan
- f. Sosial.

Sedangkan urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar meliputi :

- a. Tenaga kerja;
- b. Pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak;
- c. Pangan;
- d. Pertanahan;
- e. Lingkungan hidup;
- f. Administrasi kependudukan dan pencatatan sipil;
- g. Pemberdayaan masyarakat dan desa;
- h. Pengendalian penduduk dan keluarga berencana;
- i. Perhubungan;
- j. Komunikasi dan informatika;
- k. Koperasi, usaha kecil dan menengah;
- l. Penanaman modal;
- m. Kepemudaan dan olahraga;
- n. Statistik;
- o. Persandian;
- p. Kebudayaan;
- q. Perpustakaan; dan
- r. Kearsipan.

Berangkat dari kewenangan di atas, urusan wajib pelayanan dasar Bidang Perhubungan merupakan salah satu cara pemerintah daerah mencari sumber keuangan asli daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 285 menjelaskan bahwa, Sumber pendapatan daerah terdiri dari :

1. Pendapatan asli daerah, meliputi :
 - a.Pajak daerah;
 - b.Retribusi daerah;
 - c.Hasil pengelolaan kekayaan daerah yang dipisahkan; dan
 - d.Lain-lain pendapatan asli daerah yang sah.
2. Pendapatan transfer meliputi :
 - a. Transfer pemerintah pusat terdiri atas :
 - 1) Dana perimbangan;
 - 2) Dana otonomi khusus;
 - 3) Dana keistimewaan; dan
 - 4) Dana desa.
 - b. Transfer antar daerah terdiri atas :
 - 1) Pendapatan bagi hasil; dan
 - 2) Bantuan keuangan.

Sebagaimana penjelasan di atas, Sumber pendapatan daerah memang cukup banyak. Hal tersebut wajar, mengingat banyaknya urusan yang dikelola dan harus diselesaikan oleh daerah. Sumber-sumber pendapatan tersebut tentunya akan menjadi amunisi dalam penyelenggaraan di daerah guna membangun daerah dan mensejahterakan masyarakatnya.

Salah satu bentuk perolehan pendapatan asli daerah tersebut di Provinsi Riau adalah dengan melaksanakan pengawasan muatan lebih pada angkutan darat yang dikhususkan untuk angkutan lalu lintas barang.

Pekanbaru merupakan salah satu kota di Provinsi Riau yang tidak lepas dari segala bentuk perkembangan dari berbagai aspek seperti peningkatan pembangunan, pendidikan, investasi dibidang industri, perdagangan, jasa dan fasilitas dan lainnya. Oleh karena itu dikatakan sebagai kota metropolitan. Dimana penduduk sebagai penikmat sarana dan prasarana yang telah disediakan dari berbagai jenis dan bentuk dari pembangunan. Semakin padatnya penduduk maka

akan semakin kompleks pula kebutuhan yang digunakan untuk menunjang kehidupan.

Meningkatnya ekonomi kota maka akan meningkat pula lalu lintas distribusi barang dan jasa. Akibatnya lalu lintas dalam kota semakin padat dan rentan terhadap kecelakaan lalu lintas perkotaan. Persoalan tersebut sebenarnya lebih disebabkan oleh adanya pergerakan sistem primer, khususnya yang berkaitan dengan distribusi barang dari luar kota ke dalam kota, sehingga pergerakan sekunder (dalam kota) berbaur dengan pergerakan primer (antar kota). Oleh karena itu untuk memperkecil persoalan lalu lintas dalam kota ini, ruas jalan dalam kota harus dibebaskan dari pergerakan angkutan barang dalam kota yang umumnya menggunakan kendaraan besar.

Kendaraan bertonase berat merupakan salah satu transportasi angkutan barang yang digunakan untuk membawa hasil industri seperti pertambangan, perkebunan dll. Meningkatnya kendaraan bertonase berat banyak memberikan dampak, baik terhadap keselamatan dan kenyamanan dalam berlalu lintas maupun jalan. Sedangkan pada hakikatnya transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam berjalannya roda perekonomian, menjaga kesatuan dan persatuan serta berpengaruh terhadap semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi baik darat, udara maupun laut tercermin dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi barang dan orang. Perkembangan sektor transportasi merupakan salah satu rantai jaringan distribusi barang dan orang yang mempunyai peran dalam menunjang pembangunan ekonomi, politik, sosial budaya maupun pertahanan dan keamanan. Pertumbuhan transportasi akan mencerminkan

pertumbuhan ekonomi secara langsung sehingga transportasi mempunyai peran yang penting dan strategis. Sektor ini dapat dikatakan berhasil dilihat dari kemampuannya menunjang serta mendorong peningkatan ekonomi dari tingkat perdesaan sampai ke nasional.

Banyaknya volume kendaraan yang melintas mengakibatkan kondisi prasarana jalan yang kurang baik, hal ini berdampak terhambatnya perkembangan industri angkutan barang serta membatasi kemampuan pemilik usaha kecil untuk mencapai target pasar yang menguntungkan. Kualitas jalan yang rusak atau buruk merupakan hambatan terhadap kegiatan perdagangan antar kota maupun provinsi bahkan antar pulau serta menghambat distribusi barang. Berikut data Panjang dan kondisi jalan yang di peroleh dari Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru Tahun 2020.

Tabel I.I Panjang Jalan di Kota Pekanbaru 2020

No	Jenis Jalan	Panjang Jalan (KM)	Panjang Jalan (%)
1	Aspal	867.365	67.87
2	Kerikil	75.078	5.88
3	Tanah	304.17	23.8
4	Cor Beton	31.287	2.45
5	Jumlah	1277.9	100

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru

Tabel I.II Kondisi Jalan di Kota Pekanbaru 2020

No	Kondisi Jalan	Panjang Jalan (KM)	Panjang Jalan (%)
1	Baik	597.518	52.05
2	Sedang	187.35	16.32
3	Rusak	363.032	31.63
4	Jumlah	1147.9	100

Sumber : Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru

Berdasarkan tabel di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa kondisi jalan di Kota Pekanbaru dalam keadaan mengkhawatirkan dengan banyaknya jalan yang tergolong rusak berat. Salah satu penyebab terjadinya kerusakan jalan di akibatkan karena di lalui oleh kendaraan bertonase berat. Pelanggaran kendaraan bertonase berat yang membawa barang melebihi batas muatan yang di tentukan oleh Pemerintah memang sudah menjadi masalah nasional karna masih banyaknya pelanggaran yang di temukan,dan tentunya menimbulkan efek negatif seperti kerusakan jalan yang di sebutkan tadi, namun dengan berbagai upaya yang di lakukan oleh Pemerintah seperti upaya penegakan hukum seperti penilangan, pembongkaran dan proses tindak pidana. Dan berikut data jumlah kendaraan kendaraan bertonase berat di kota Pekanbaru:

Tabel I.III Data Jumlah Kendaraan Bertonase Berat pada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2018-2020

NO	Jenis Kendaraan	Tahun		
		3	4	5
1	2	2018	2019	2020
1	Truck Sumbu 2	29047	31232	40169
2	Truck Sumbu 3	7609	7723	5276
3	Tanki Sumbu 2	2111	2108	1931
4	Tanki Sumbu 3	766	763	544
5	Trucror Head	794	717	857
6	Jumlah	40327	42543	48777

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menunjukkan jumlah kendaraan bertonase berat di Kota Pekanbaru setiap tahunnya mengalami peningkatan. Secara keseluruhan jumlah peningkatan kendaraan bertonase berat di kota Pekanbaru melebihi 1000 kendaraan dari tahun 2018 ke tahun 2020. Jumlah kendaraan tersebut mengalami peningkatan sebanyak tiga kali lipat pada tahun 2020 yaitu mencapai 6000 lebih kendaraan. Kenaikan jumlah kendaraan bertonase berat pada 2 tahun terakhir, menunjukkan kenaikan yang signifikan. Tingginya pertumbuhan kendaraan bertonase berat tersebut akan berdampak pada kemacetan, kesemerawutan, kecelakaan lalu lintas dan yang terutama kerusakan jalan yang merugikan pengguna jalan apabila tidak di tata dengan baik.

Kerusakan jalan secara langsung maupun tidak langsung telah menyebabkan bertambahnya biaya sosial ekonomi yang di derita oleh pengguna jalan karena jika jalan rusak maka jarak tempuh akan menjadi lebih lama sehingga biaya operasional jalan pun menjadi lebih tinggi, serta akibat tak langsung adalah proses pendistribusian barang menjadi semakin bertambah, bahkan tidak hanya kerusakan jalan saja sebagai efek negatif yang di timbulkan oleh kendaraan bertonase berat seperti terjadinya kemacetan lalu lintas dan meningkatnya angka kecelakaan.

Padahal jalan merupakan penunjang, penggerak dan pendorong pembangunan di Kota Pekanbaru serta berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial budaya dan pertahanan keamanan. Melihat kondisi pelayanan jalan harus optimal maka kerusakan jalan akibat pelanggaran muatan lebih di jalan tentu harus di cegah dan di tangani secepatnya agar tidak menimbulkan kerugian yang lebih besar lagi.

Melihat realitas dari dampak negatif kendaraan bertonase berat tersebut maka sudah saatnya Pemerintah khususnya Pemerintah kota Pekanbaru atau Dinas terkait yang tugas pokok dan fungsinya mengarah ke Dinas Perhubungan yang tertera dalam Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2005 Pasal 14 yang berbunyi, Pembinaan dan Pengawasan terhadap pelanggaran kelebihan muatan menjadi tugas, kewenangan dan tanggung jawab Kepala Dinas Perhubungan, yaitu dengan melakukan tindakan Pencegahan ataupun Pengurangan efek Negatif yang di timbulkan oleh Kendaraan Bertonase atau Bermuatan Berat yang di antara lain dengan melakukan pengaturan, Pembinaan, perkerjasama, pemberdayaan dan pengawasan terhadap jalan di Kota Pekanbaru, maka upaya menata penggunaan jalan untuk pengangkutan hasil tambang dan hasil perusahaan perkebunan dan hasil industri lain kiranya perlu juga menjadi perhatian sehingga menjadi terpadu dengan pengelolaan jalan yang telah ada sebelumnya.

Selain itu, penggunaan jalan harus disesuaikan dengan fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat. Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 pasal 200 ayat (2) tersebut diterangkan bahwa bagi kendaraan yang dengan muatan lebih dari 3000 kg yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengakibatkan kerusakan jalan harus seizin dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Secara tidak langsung, maka kendaraan bertonase berat tidak dibenarkan untuk melewati jalan-jalan dalam kota.

Dinas Perhubungan kota Pekanbaru juga telah menetapkan bahwa jalan lingkaran kota yaitu Jalan Garuda Sakti dan Jalan Kubang Raya sebagai jalan yang dikhususkan untuk kendaraan angkutan barang dengan tonase berat. Selain itu, pemerintah juga memberlakukan bagi kendaraan yang bermuatan di atas 5 tonase/mobil besar atau truk besar boleh melalui lintasan pada jalan umum dalam kota (hanya pada pukul 21.00 Wib – 06.00 Wib) pada jalan HR. Soebrantas menuju jalan Kaharudin Nasution (tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Tetapi hal ini berbanding terbalik dengan realitanya, menurut hasil pra observasi yang peneliti lakukan bahwa masih terdapat angkutan barang ataupun kendaraan bertonase berat yang bebannya melebihi muatan sumbu terberat (MST) yang melanggar aturan tersebut.

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

Menurut pengamatan yang peneliti juga lakukan di media-media Pekanbaru khususnya media berita online ternama di Pekanbaru, peneliti menemukan artikel-artikel yang membahas tentang permasalahan yang berkaitan dengan penelitian yang ingin peneliti lakukan. Dan menurut salah satu artikel media online di Pekanbaru yang menyatakan bahwa:

Berdasarkan pemberitaan yang ada di media Pekanbaru, yaitu media Pekanbaru.Go.Id mengatakan bahwa Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menanggapi keluhan masyarakat terkait masih adanya mobil bertonase besar yang melintas dan bahkan melakukan aktivitas bongkar muat dalam kota. Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Yuliarso ketika diminta tanggapannya menegaskan, akan menindak tegas kendaraan bertonase besar yang melintas di tengah kota. Pasalnya, dikatakan Yuliarso, aturan tersebut tertuang dalam SK Wali Kota Nomor: 649 Tahun 2019, tanggal 27 Desember, tentang rute dan jam lintas kendaraan bertonase besar.

"Secara prinsip SK Walikota itu kan sudah berlaku. Kemaren kita ada merumuskan, memberikan sedikit ruang kepada yang bertonase 7 ton. Yang selebihnya sudah tidak ada persoalan, tidak ada masalah. Kalaupun ada (yang melanggar), kita nanti koordinasi dengan Satlantas ambil tindakan. Saya juga jumpai itu (pelanggaran)," ungkap Yuliarso ditemui di kompleks Mall Pelayanan Publik Pekanbaru Jalan Jenderal Sudirman. Diakui Yuliarso, aktivitas mobil bertonase besar sangat mengganggu jika melintas di tengah kota. "Kita informasikan, kita sampaikan, nanti akan kita lakukan penindakan. Karena mobil bertonase besar itu sudah sangat mengganggu di jalan yang sudah kita tetapkan," (Sumber : wawancara Pekanbaru.Go.Id dengan Yuliarso yang merupakan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru)

Oleh karna itu, dalam menjalankan tugasnya Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melakukan fungsi pengawasan yang diterapkan melalui sistem pengawasan sesuai

yang didasarkan pada peraturan daerah Provinsi Riau tersebut dengan mekanisme atau standar operasional prosedur pengawasan meliputi:

1. Melakukan pemantauan (pos pengawasan) pada setiap pintu masuk Kota Pekanbaru.
2. Memeriksa pemegang izin/ pemilik kendaraan muatan barang harus memenuhi kewajiban/ketaatan pengguna jalan umum untuk kendaraan muatan barang.
3. Melakukan penimbangan, pelanggaran muatan dikenakan sanksi berupa pembongkaran muatan. (Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan).

Berdasarkan pengaturan penggunaan jalan (Peraturan Daerah Nomor .5 tahun 2013) dijelaskan bahwa pengaturan penggunaan jalan umum, yaitu:

1. Setiap kendaraan bermotor angkutan baik angkutan hasil tambang, hasil perkebunan, hasil kehutanan dan lain-lain diperbolehkan diangkut melalui jalan umum dengan ketentuan tidak melebihi Muatan Sumbu Terberat (MST) jalan yang sudah ditetapkan melalui peraturan yang berlaku.
2. Apabila terdapat kendaraan bermotor angkutan yang bebannya melebihi Muatan Sumbu Terberat yang diizinkan, pihak pengangkut wajib membongkar kelebihan beban tersebut pada tempat yang telah ditentukan.
3. Pemerintah Daerah wajib membuat tempat penampungan pembongkaran kelebihan muatan kendaraan angkutan disetiap jembatan timbang yang berada dalam wilayahnya.

4. Dalam hal pembongkaran kelebihan muatan kendaraan bermotor angkutan dilakukan oleh Pemerintah Daerah dan menggunakan fasilitas yang disediakan oleh Pemerintah Daerah, maka dikenakan retribusi.

Upaya pemerintah dalam melaksanakan pengawasan didahului melalui tindakan preventif berupa, sosialisasi baik melalui media cetak, pamflet dan himbauan kepada para pengusaha angkutan barang secara berkelanjutan tentang kepatuhan terhadap kewajiban penggunaan jalan bagi kendaraan barang/ muatan bertonase. Selain itu, bentuk sanksi administrasi yang dikenakan sebagaimana disebutkan dalam pasal 23, Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2013 berupa; surat peringatan untuk pelanggaran ringan yang baru dilakukan sekali, dan paksaan dalam bentuk perintah menghentikan kendaraan yang diindikasikan melanggar sebelum masuk jalan umum, perintah memperbaiki prasarana dan prasarana umum dari akibat pelanggaran yang dilakukan bahkan dapat berupa penghentian sementara operasional angkutan di jalan umum, penangguhan izin, serta pencabutan izin.

Dan juga sebagai salah satu upaya dalam menangani masalah tersebut adalah dengan di susunnya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimana ada hal yang di gariskan dalam Peraturan daerah tersebut bahwa pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu bertujuan untuk mewujudkan keamanan, ketertiban dan keselamatan dalam penggunaan jalan, mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdayaguna dan berhasil guna untuk mendukung penyelenggaraan sistem transportasi yang terpadu, mewujudkan pelayanan jalan yang handal dan prima .

Salah satu tahapan penting dalam siklus kebijakan publik adalah optimalisasi kebijakan, optimalisasi atau optimal merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdaya guna sesuai dengan maksud, tujuan, dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut. dengan kata lain optimalisasi merupakan tahapan dimana suatu kebijakan di laksanakan secara maksimal dan dapat mencapai tujuan kebijakan itu sendiri.

Untuk itu perlu upaya terpadu dalam mengoptimalkan peraturan tersebut untuk mengurangi dan sedapatnya menghilangkan pembebanan muatan lebih dari yang seharusnya di tetapkan. Maka untuk itu dilakukan upaya menata penggunaan jalan bagi kendaraan bertonase berat baik yang mengangkut hasil tambang, hasil perkebunan atau Perusahaan lainnya. Di karnakan kerusakan jalan secara langsung dan tidak langsung telah menyebabkan bertambahnya biaya sosial ekonomi yang di derita oleh pengguna jalan karena jika jalan rusak maka jarak tempuh akan menjadi lebih tinggi , serta akibat tak langsung adalah proses pendistribusian barang menjadi semakin bertambah.

Selain itu, dengan bertambahnya kendaraan bertonase berat yang melintas dijalan khususnya jalanan umum pada waktu yang di larang untuk melakukan lintasan seperti di simpang lampu merah HR. Soebrantas dan SM. Amin membuat tugas Dinas Perhubungan cenderung terlihat kurang koordinasi dan optimal dalam hal menertibkan kendaraan tersebut.

Berdasarkan penjelasan diatas maka penulis menentukan beberapa fenomena penelitian sebagai berikut:

1. Dari observasi yang dilakukan oleh peneliti masih banyaknya kendaraan bertonase berat yang melewati jalan pada waktu yang dilarang untuk melakukan lintasan dan bahkan yang bukan merupakan rute lintasan yang seharusnya sudah ditetapkan khususnya di jalan HR. Soebrantas dan SM. Amin

2. Minimnya koordinasi yang dilakukan oleh pihak Dinas Perhubungan dalam melakukan pengawasan dan penertiban terhadap pelanggaran kendaraan bertonase berat sehingga dapat merugikan pengguna jalan lain

Berdasarkan uraian penjelasan tersebut, penulis merasa tertarik untuk meneliti lebih lanjut tentang : “ Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru ”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian permasalahan di atas dan juga di dasari dengan penjelasan penulis, dengan demikian penulis merumuskan permasalahan adalah sebagai berikut “Bagaimana Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru”

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.
2. Untuk mengetahui apa faktor penghambat Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dari penelitian ini terbagi menjadi 2 yaitu teoritis dan praktis adalah sebagai berikut:

A. Teoritis

- a. Penelitian ini diharapkan mampu untuk memberikan manfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan terutama berkaitan dengan Optimalisasi Tugas yang dapat digunakan mahasiswa didalam bidang ilmu pemerintahan.
- b. Penelitian ini secara akademis diharapkan dapat menjadi bahan masukan dan bahan acuan informasi bagi mahasiswa dalam proses penelitian selanjutnya maupun dalam bidang penelitian yang sama.

B. Praktis

- a. Penelitian ini diharapkan menjadi bahan masukan bagi pihak Dinas Perhubungan dalam menertibkan kendaraan bertonase berat di Kota Pekanbaru.



BAB II

STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PEMIKIRAN

A. STUDI KEPUSTAKAAN

Sebagai kerangka berfikir untuk memecahkan permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini maka penulis akan memaparkan konsep atau teori untuk mendukung pemecahan permasalahan yang dikemukakan diatas. Untuk memperjelas kembali konsep pada penelitian ini, penulis akan memaparkan beberapa pendapat para ahli sesuai dengan tujuan penelitian. Teori-teori yang digunakan merupakan rangkaian dari penelitian yang akan dijabarkan pada permasalahan untuk mendapatkan hasil akhir yang baik.

1. Konsep Pemerintahan

Mengenai pengertian dari pemerintahan, C.F Strong dalam Ermaya Suradinata (1998:6) berpendapat bahwa :

“Pemerintahan dalam arti luas adalah segala kegiatan badan-badan publik yang meliputi legislatif, eksekutif dan yudikatif dalam usaha mencapai tujuan negara sedangkan dalam arti sempit adalah segala kegiatan badan-badan publik yang hanya meliputi kekuasaan eksekutif”.

Pemerintahan sebagai seni dalam praktek, tumbuh dan berkembang menurut peradaban manusia yang berorientasi kepada segi penggunaan dalam aktivitasnya yang mencakup keseluruhan penyelenggaraan negara baik yang dilakukan aparatur pemerintah dan negara maupun yang dilakukan dalam kehidupan dimasyarakat. Lebih lanjut menurut Sayre dalam Ermaya Suradinata

(1999:15) mendefinisikan pemerintahan sebagai “*Government is best defines as organization agency of the state, expressing and exercising is authority* (Pemerintah adalah sebagai lembaga negara yang terorganisasikan dengan memperlihatkan dan menjalankan kekuasaannya)”.

Kemudian mengenai arti pemerintah itu sendiri Ermaya Suradinata (1998:6) berpendapat bahwa pemerintah adalah “Lembaga atau badan publik yang mempunyai fungsi dan tujuan negara. Sedangkan pemerintahan adalah Lembaga-lembaga atau badan-badan publik dalam menjalankan fungsinya untuk mencapai tujuan negara”.

Dengan merujuk pendapat di atas mengenai pemerintah dan pemerintahan dapat disimpulkan bahwa “pemerintah” merupakan intitusi atau badan publik yang berfungsi melakukan upaya pencapaian tujuan negara sedangkan “pemerintahan” merupakan penyelenggaraan kegiatannya. Dengan demikian, maka yang disebut pemerintah hanyalah badan-badan publiknya, sedangkan pemerintahan adalah proses dari badan-badan publik itu sendiri untuk mencapai tujuan negara dan fungsi-fungsi pemerintahan itu sendiri adalah fungsi pembangunan, fungsi pemberdayaan, fungsi pelayanan dan fungsi pengaturan. Dari kutipan-kutipan pendapat tadi maka jelas bahwa bila dalam arti sempit hanya presiden beserta perangkat-perangkatnya.

Mengenai tugas-tugas pokok pemerintahan, Rasyid (2000:13) menyebutkan bahwa, “Secara umum tugas-tugas pemerintah mencakup :

1. Menjamin kemanan negara dari segala kemungkinan serangan dari luar dan menjaga agar tidak terjadi pemberontakan dari dalam yang dapat menggulingkan pemerintahan yang sah melalui cara-cara kekerasan.
2. Memelihara ketertiban dengan mencegah terjadinya masalah diantara masyarakat, menjamin agar perubahan apapun yang terjadi didalam masyarakat dapat berlangsung secara damai.
3. Menjamin diterapkannya perlakuan yang adil kepada setiap warga negara tanpa membedakan status apapun yang melatarbelakangi keberadaan mereka.
4. Melakukan pekerjaan umum dan memberikan pelayanan dalam bidang-bidang yang tidak mungkin dikerjakan oleh lembaga non pemerintahan atau yang akan lebih baik jika dikerjakan oleh pemerintah.
5. Melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesejahteraan sosial.
6. Menerapkan kebijakan ekonomi yang menguntungkan masyarakat luas seperti mengendalikan laju inflasi, mendorong penciptaan lapangan kerja baru, memajukan perdagangan domestik dan antar bangsa, serta kebijakan lain yang secara langsung menjamin peningkatan ketahanan ekonomi negara dan masyarakat.
7. Menerapkan kebijakan untuk memelihara sumber daya alam dan lingkungan hidup seperti air, tanah dan hutan”.

Merujuk pada tugas-tugas pokok pemerintahan yang diungkapkan oleh Rasyid di atas, tugas-tugas pokok tersebut dapat diringkas menjadi 3 (tiga) fungsi hakiki yaitu pelayanan (*service*), pemberdayaan (*empowerment*), dan

pembangunan (*development*). Dengan adanya pelayanan maka akan membuahkan keadilan dalam masyarakat sedangkan dengan adanya pemberdayaan maka akan mendorong kemandirian masyarakat serta dengan adanya pembangunan maka akan menciptakan kemakmuran dalam masyarakat. Hal inilah yang harus bisa diwujudkan oleh pemerintahan dalam suatu wilayah.

2. Konsep Pemerintahan Daerah

Mengenai definisi tentang pemerintahan daerah, penulis mengacu pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, dimana menjelaskan bahwa, “Pemerintah daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh Pemerintahan Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945”.

Pemerintah daerah ini dipimpin oleh seorang Kepala Daerah yang merupakan unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom. Wilayah Indonesia dibagi kedalam daerah-daerah provinsi dengan kepala daerahnya adalah Gubernur. Kemudian, daerah-daerah tersebut dibagi lagi ke dalam daerah kabupaten yang dikepalai oleh seorang bupati dan daerah kota yang dikepalai oleh walikota.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah di Indonesia berdasarkan asas otonomi daerah dengan arti setiap daerah di Indonesia memiliki hak, wewenang, dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat yang ada di wilayahnya sendiri. Kepala daerah dipilih secara demokratis melalui mekanisme Pemilihan Kepala Daerah (PILKADA) langsung. Kepala daerah dibantu oleh seorang kepala daerah untuk provinsi yakni wakil gubernur dan untuk kabupaten disebut wakil bupati serta kota disebut dengan wakil walikota. Kepala dan wakil kepala daerah memiliki tugas, wewenang, kewajiban dan larangan. Kepala daerah juga mempunyai kewajiban untuk memberikan laporan penyelenggaraan pemerintahan dan memberikan laporan keterangan pertanggungjawaban kepada DPRD serta menginformasikan laporan penyelenggaraan pemerintah daerah kepada masyarakat.

Peran pemerintah yang dimaksudkan dalam rangka melaksanakan desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan sebagai wakil pemerintah di daerah otonom yaitu untuk melakukan :

1. Desentralisasi yaitu melaksanakan semua urusan yang semula adalah wewenang pemerintah pusat menjadi wewenang pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahannya sendiri.
2. Dekonsentrasi yaitu menerima pelimpahan wewenang pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada gubernur sebagai wakil pemerintah atau kepada instansi vertikal di wilayah tertentu untuk dilaksanakan.
3. Tugas pembantuan yaitu melaksanakan semua penugasan dari pemerintah pusat kepada daerah dari pemerintah provinsi kepada

pemerintah kabupaten, kabupaten kepada pemerintah desa untuk melaksanakan tugas tertentu.

Sebagai rangka menjalankan desentralisasi, dekonsentrasi dan tugas pembantuan, pemerintah daerah menjalankan urusan pemerintah konkuren berbeda dengan pemerintah pusat yang bersifat absolut. Urusan pemerintahan konkuren dibagi antara pemerintah pusat, provinsi maupun kabupaten/kota. Pembagian urusan tersebut didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi dan eksternalitas serta kepentingan strategis nasional. Urusan pemerintah tersebutlah yang menjadi dasar pelaksanaan otonomi daerah. Selanjutnya urusan pemerintahan konkuren terdiri dari urusan pemerintahan wajib dan pilihan. Urusan pemerintahan wajib terbagi lagi menjadi urusan wajib pelayanan dasar dan non pelayanan dasar.

3. Konsep Kebijakan

Kebijakan berasal dari bahasa Yunani yaitu dari kata polis yang berarti negara kota, yang kemudian diserap oleh bahasa Latin menjadi politeia yang berarti negara dan selanjutnya diserap lagi oleh bahasa Inggris menjadi policy. Secara etimologi policy kemudian diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia sebagai “kebijakan” sedangkan “kebijaksanaan” merupakan terjemahan dari bahasa Inggris yaitu wisdom.

Secara terminologis, policy atau kebijakan memiliki beragam pengertian yang dikemukakan oleh berbagai ahli. Frederick mengemukakan pendapat tentang definisi kebijakan, yaitu:

“... a purposed course of action of a person, group or government within a given environment providing obstacles an opportunities which the policy was proposed to utilize and overcome in an effort to reach a goal or realize an objective or a purpose (Kebijakan adalah serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu).” (Islamy, 1994:17)

Anderson merumuskan sebagai berikut : “Kebijakan sebagai langkah tindakan yang secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi.” (Wahab, 2008:3)

Kebijakan merupakan tindakan dan aktivitas yang dilakukan oleh pemerintah dalam mengelola suatu negara dan untuk menyelesaikan masalahmasalah yang berkembang serta mengatur hal-hal yang sifatnya signifikan terutama yang menyangkut kepentingan masyarakat banyak. Kebijakan menurut Raksasataya adalah sebagai berikut:

Kebijaksanaan sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan. Oleh karena itu suatu kebijaksanaan memuat tiga elemen, yaitu:

1. Identifikasi dari tujuan yang ingin dicapai

2. Taktik atau strategi dari berbagai langkah untuk mencapai tujuan yang diinginkan
3. Penyediaan berbagai input untuk memungkinkan pelaksanaan secara nyata dari taktik atau strategi.

(Islamy, 1994:17-18)

Sama halnya dengan adanya berbagai definisi policy, maka definisi public policy (kebijaksanaan negara) pun tidak hanya satu. Dye menyatakan bahwa: “Public policy is whatever government choose to do or not to do (Kebijaksanaan negara itu ialah pilihan tindakan apapun yang dilakukan atau tidak ingin dilakukan oleh pemerintah).” (Wahab, 2008:2)

Senada dengan apa yang dikemukakan oleh Dye diatas, Edward III dan Sharkansky menyatakan bahwa:

“Public policy is what the government say to do or not to do, it is the goals of purpose of government program (Kebijakan publik adalah apa yang pemerintah nyatakan untuk dilakukan ataupun tidak dilakukan, yang berupa sasaran atau tujuan dari program pemerintah).” (Wahab, 2008:19)

Kebijakan publik merupakan suatu pilihan kebijakan yang dibuat oleh pejabat atau badan pemerintah dalam bidang tertentu. Sebagaimana pendapat Anderson bahwa: “Public policies are those policies developed by governmental bodies and officials (Kebijakan publik merupakan kebijakan yang ditetapkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah).” (Islamy, 1994:19)

Berdasarkan pendapat Anderson diatas maka dapat terlihat bahwa implikasi dari kebijaksanaan negara adalah sebagai berikut:

1. Bahwa kebijaksanaan negara itu selalu mempunyai tujuan tertentu atau merupakan tindakan yang berorientasi pada tujuan.
2. Bahwa kebijaksanaan itu berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah.
3. Bahwa kebijaksanaan itu adalah merupakan apa yang benar-benar yang dilakukan oleh pemerintah, jadi bukan merupakan apa yang pemerintah bermaksud akan melakukan sesuatu atau menyatakan akan melakukan sesuatu.
4. Bahwa kebijaksanaan negara itu bisa bersifat positif dalam arti merupakan beberapa bentuk tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu atau bersifat negatif – dalam arti: merupakan keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.
5. Bahwa kebijaksanaan pemerintah – setidaknya-tidaknya dalam arti yang positif – didasarkan atau selalu dilandaskan pada peraturan-peraturan perundangan dan bersifat memaksa (otoritatif).”

(Islamy,1994 : 19)

Adapun langkah-langkah perumusan kebijaksanaan negara menurut Islamy adalah sebagai berikut:

1. Perumusan masalah
2. Penyusunan agenda pemerintah

3. Perumusan usulan kebijakan
4. Pengesahan kebijakan
5. Pelaksanaan kebijakan
6. Penilaian kebijakan

(1994:78)

Kebijaksanaan negara itu harus mengabdikan pada kepentingan masyarakat, sebagaimana yang dikemukakan oleh Islamy bahwa :

“Kebijaksanaan negara adalah serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh masyarakat.” (1994:20)

Pengertian kebijakan publik tersebut di atas mempunyai implikasi sebagai berikut:

1. Kebijakan publik itu dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah. Kebijakan publik tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuknya yang nyata.
2. Kebijakan publik baik untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu itu mempunyai dan dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu.
3. Kebijakan publik itu harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

(Islamy, 1994:21)

Dari beberapa pengertian kebijakan publik yang telah diuraikan diatas penulis dapat mengambil sebuah kesimpulan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan pemerintah demi kepentingan seluruh masyarakat.

4. Konsep Optimalisasi

Optimal merupakan segala sesuatu yang bersifat mengusahakan terhadap sesuatu hal supaya dapat lebih berdaya guna sesuai dengan maksud, tujuan, dan fungsi serta manfaat suatu hal tersebut. Menurut Chulsum dan Novia dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2006:491), optimal merupakan sesuatu yang paling baik, sempurna, dan paling tinggi mengoptimalkan berarti menjadikan sesuatu agar sempurna, menjadi lebih baik dari sebelumnya. Sedangkan menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia yang disusun oleh W.J.S Poerwadarminta (1991:647), yang dimaksud dengan optimal adalah suatu kegiatan dengan tujuan mengerahkan tenaga pikiran atau badan untuik mencapai tujuan. Usaha dalam suatu pekerjaan yaitu merupakan perbuatan daya upaya atau ikhtiar untuk mencapai suatu maksud.

Menurut Winardi (1999:363) optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki.

Pengertian optimalisasi hampir sama dengan efisiensi, akan tetapi terdapat perbedaan dari tujuan tersebut. Optimalisasi dapat berupa gabungan dari beberapa cara untuk meningkatkan kemampuan yang dimiliki dengan tujuan

meningkatkan suatu hal yang hendak dicapai lebih baik dari sebelumnya. Optimalisasi, suatu cara yang dilakukan dimana mempunyai tujuan untuk meningkatkan kemampuan yang dimiliki dalam mencapai tujuan tertentu. Optimalisasi bisa dilakukan dengan meningkatkan kinerja yang baik sehingga tugas pun akan baik atau usaha untuk memecahkan segala persoalan yang ada untuk mencapai kinerja yang sangat baik atau pelayanan yang terbaik kepada masyarakat.

Optimalisasi sangat erat kaitannya dengan kinerja yang dilakukan oleh instansi dalam hal ini pemerintah segala wujud dari tugas yang dilakukan untuk mencapai sesuatu yang optimal. Menurut Dwiyanto dalam Sembiring (2012:98) indikator yang biasanya digunakan untuk mengukur kinerja birokrasi publik adalah sebagai berikut:

1. Produktivitas

Produktivitas menekankan kepada seberapa besar pelayanan public memberikan hasil yang diharapkan.

2. Kualitas Layanan

Kualitas layanan menekankan kepada kepuasan masyarakat menjadi parameter kinerja dalam birokrasi.

3. Responsivitas

Kemampuan organisasi untuk mengenali kebutuhan masyarakat menyusun agenda dan prioritas pelayanan dan mengembangkan program-program pelayanan public sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat.

4. Responsibilitas

Menjelaskan apakah pelaksanaan kegiatan organisasi public itu dilakukan sesuai dengan prinsip-prinsip administrasi yang benar atau sesuai dengan kebijakan organisasi, baik ekspisit maupun implisit (Lenvire:1990)

5. Akuntabilitas

Akuntabilitas yaitu seberapa besar kebijakan dan kegiatan organisasi publik konsisten dengan kehendak masyarakat.

Ada beberapa indikator dalam melakukan optimalisasi yang harus diidentifikasi, yaitu sebagai berikut:

1. Tujuan

Tujuan bisa berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Bentuk maksimisasi digunakan jika tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Bentuk minimisasi akan dipilih jika tujuan pengoptimalan berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tujuan harus memperhatikan apa yang diminimumkan atau maksimumkan.

2. Alternatif Keputusan

Pengambilan keputusan dihadapkan pada beberapa pilihan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Alternatif keputusan yang tersedia tentunya alternatif yang menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambil keputusan. Alternatif keputusan merupakan aktivitas atau kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan.

3. Sumberdaya

Sumberdaya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Keterlibatan ini yang mengakibatkan dibutuhkan proses optimalisasi bagi para pelaksana.

Berdasarkan paparan di atas optimalisasi dapat dicapai apabila pelayanan prima dijalankan. Suatu pelayanan dapat dipengaruhi oleh faktor internal maupun faktor eksternal dan jika keduanya sudah mampu maka pelayanan prima pun akan dicapai. Faktor internal yang mempengaruhi pelayanan adalah berupa pelaksanaan sebuah layanan dengan standar layanan dasar yaitu sarana dan prasarana, sumber daya aparatur, dan legitimasi (dasar hukum).

1. Sarana dan Prasarana

Sarana dan prasarana sering didefinisikan sebagai alat yang digunakan secara langsung dan tidak langsung dalam suatu proses kegiatan. Sarana disini dimaksudkan adalah semua alat bantu yang digunakan oleh penyelenggara pelayanan untuk bantu yang digunakan oleh penyelenggara pelayanan untuk memudahkan dalam pemberian layanan kepada masyarakat. Sedangkan prasarana adalah semua alat bantu yang mendukung terlaksananya proses layanan.

2. Sumber Daya Aparatur

Sumber daya aparatur adalah seseorang yang bekerja di instansi atau penyedia layanan.

3. Legitimasi (Dasar Hukum)

Menurut Jones dalam Sumaryadi (2010:78) mengemukakan bahwa terdapat dua bentuk legitimasi yang dapat didefinisikan pada suatu sistem politik. Bentuk pertama mengacu pada pengesahan, sedangkan yang kedua mengacu pada persetujuan.

Sedangkan faktor eksternal yang mempengaruhi pekayaan yaitu berupa partisipasi masyarakat. Yang mana menurut Sumaryadi (2010:46) partisipasi berarti peran serta seseorang atau sekelompok masyarakat dalam proses pembangunan baik dalam bentuk pernyataan maupun dalam kegiatan dengan memberikan masukan berupa pikiran, tenaga, waktu, keahlian, modal dan atau materi serta ikut memanfaatkan dan menikmati hasil-hasil pembangunan.

Dari paparan di atas pelayanan publik tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah untuk menjadikannya optimal. Namun perlu adanya partisipasi dari masyarakat untuk ikut mensukseskan suatu program yang telah dicanangkan oleh pemerintah. Perlu adanya kesadaran moral dan hukum oleh tiap anggota masyarakat. Pemerintah melakukan sosialisasi terkait pelayanan public namun hasil akhir ditentukan oleh partisipasi dari masyarakat.

5 Transportasi

Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan Indutraialisai. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pemagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.Suatu

barang atau komoditi mempunyai nilai menurut tempat dan waktu, jika barang tersebut di pindahkan dari satu tempat ke tempat yang lain .

Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang/komoditi berguna menurut waktu dan tempat (Time utility and place utility). Dalam transportasi kita melihat dua katogori yaitu:

- a. Pemandahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut.
- b. Mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Guna mempelajari transportasi secara mendalam, perlu diketahui makna dari sistem transportasi (Transportation System). Dengan ini dapat saya simpulkan bahwa definisi transportasi sebagai berikut: Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu:

A. Pemandahan/pergerakan (movement)

Secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ketempat lain.

1. Pembagian Fungsi Transportasi.

Di dalam mempelajari transportasi dapat kita golongan atas dua bagian:

- a. Angkutan Penumpang ,Untuk angkutan Penumpang digunakan mobil/kendaraan pribadi dan alat angkutan lainnya.

b. Selain mobil pribadi yang digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan untuk angkutan umum seperti bus, pesawat udara, kereta api, kapal laut, kapal penyebrangan dan pelayaran samudra Luar Negeri.

Dalam masyarakat untuk transportasi nasional lebih banyak digunakan pengangkutan barang dari pada angkutan penumpang. Terutama untuk negara yang sedang membangun, pengangkutan muatan lebih penting dalam dunia bisnis dan perdagangan.

2. Peranan Transportasi

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (Rate of Growth).

B. Transportasi dan Kehidupan Masyarakat.

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dan barang-barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi (darat, laut, dan udara).

C. Spesialisasi Secara Geografis

Taip-tiap daerah mempunyai kekhususan dalam arti spesialisasi yang berbeda untuk masing-masing daerah dan wilayah. Contoh: hasil kerajinan Tasikmalaya, Yogyakarta, Kalimantan, Palembang berbeda untuk tiap-tiap daerahnya. Hasil-hasil suatu daerah yang dikarenakan spesialisasi secara geografis tersebut, akan dapat dijual atau dipasarkan, bilamana tersedia alat pengangkutan yang cukup serta memadai.

D. Poduksi yang Ekonomis

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup modal transportasi, ada kaitannya transportasi dengan produksi dalam arti untuk pelemparan komoditi tersebut ke pasar (market) Di sini kelihatan ada hubungan transportasi dengan produksi:

- a. Dengan tidak tersedianya transportasi masyarakat tidak akan mengecam keuntungan dari produksi.
- b. Oleh karena itu, harus di usahakan pemanfaatan alat angkut seefektif dan seefisien mungkin.
- c. Dengan efektif fan efesien pengelolaan moda transportasi akan memberikan dampak makro dan mikro Pembangunan Ekonomi.
- d. Pembangunan Nasional dan Hankamnas

Selain peranan transportasi tersebut di atas, hal yang sangat penting bagi negara Indonesia adalah:

- a. Pembangunan Nasional dan Pembangunan seluruh wilayah Indonesia serta pemerataan pembangunan.

b. Pertahanan dan ketahanan Nasional bangsa Indonesia
(Hankamnas)

Di samping Transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh.

B. Penelitian Terdahulu

Adapun acuan penelitian terdahulu yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah:


Tabel II.I : Penelitian Terdahulu

No	Nama	Tahun	Judul	Hasil Penelitian	Perbedaan
1	2	3	4	5	6
1	Yola Yuanggra ini	2015	Efektivitas Pelaksanaan Penertiban Truk Beronase Berat Di Pekanbaru	1. Pelaksanaan penertiban truk bertonase berat belum berjalan secara efektif. Karena banyak pengemudi yang melakukan pelanggaran terhadap aturan melintas maupun jadwal melintas. Padahal didalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dan didukung oleh Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 2 Tahun 2009 telah telah dijelaskan dan melarang bagi angkutan yang berkemungkinan mengganggu arus lalu lintas dilarang melewati jalan yang bukan	Perbedaan dengan penelitian saya adalah subjek penelitian dan indikator penelitian

				<p>merupakan kapasitasnya. Dari kebijakan yang ditetapkan sudah bejalan baik hanya saja kejelasan tujuannya tidak pada pokok dasar yang kuat, bentuk perencanaan masih dirasakan belum optimal, tidak adanya program khusus dalam menertibkan truk bertonase berat program hanya mengikuti program program operasi lalu lintas secara umum. Hal ini menyebabkan penertiban truk bertonase sering kali diabaikan. Tidak memiliki suatu program maka penindakan tidak akan dapat fokus dilakukan karena tidak ada ketentuan yang mengikat. Sementara kasus truk bertonase berat masuk salah satu permasalahan yang tidak dapat terselesaikan dari tahun ketahunnya. Kurangnya sarana prasarana yang mendukung dalam penertiban, serta pengawasan pengawasan masih belum berjalan dengan efektif dalam penertiban truk bertonase berat di Kota Pekanbaru. Tidak adanya pemberian sanksi tegas terhadap pengemudi maupun perusahaan yang</p>	
--	--	--	--	--	--

				<p>melanggar. Hal ini tidak menimbulkan efek tidak jera terhadap penertiban. Kendala yang dihadapi dalam penertiban truk bertonase berat di Kota Pekanbaru ada tiga yaitu terbatasnya sumber daya manusia, Dana dan Kesadaran Pengemudi. Faktor yang menjadi kendala dari proses penertiban yang dilakukan oleh Satlantas Polresta Pekanbaru bersama Dishubkominfo adalah sumber daya manusia yang tidak mencukupi untuk melakukan pengawasan, sehingga penertiban sulit untuk dilakukan. Tidak adanya anggaran khusus dalam melakukan penertiban, sehingga penertiban tidak berjalan optimal. Serta kurangnya kesadaran pengemudi terhadap aturan berlalu lintas menjadi hambatan dalam mewujudkan kondisi tertib berlalu lintas.</p>	
2	Syafria Ningsih	2015	Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan	1. Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat) dinilai	Perbedaan dengan penelitian saya adalah subjek penelitian dan indikator penelitian

			<p>Angkutan Jalan (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat)</p>	<p>belum maksimal. Sampai saat ini kesadaran dari para pengendara kendaraan bertonase berat terhadap tujuan larangan tonase masuk kota masih belum terlihat jelas. Dari segi kedudukan atau kewenangan yang dimiliki oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru tidak penuh, Dishubkominfo Kota Pekanbaru tidak dapat melaksanakan penertiban tanpa dampingan dari Polisi Lalu Lintas, selain itu kurangnya konsistensi dalam pengambilan keputusan. Sumber daya, seperti yang telah dikemukakan bahwa sumber daya yang tersedia belum mencukupi. Jumlah personil yang dibutuhkan belum mencukupi dengan cakupan wilayah pekanbaru. Untuk segi dana tidak mencukupi. Fasilitas seperti Terminal Cargo belum ada di Kota Pekanbaru. Seperti kendaraan operasional belum mencukupi, karena banyak yang mengalami kerusakan. Dengan demikian pengawasan terhadap kendaraan tonase berat tersebut belum maksimal di lakukan. Daya tanggap dan respon</p>	
--	--	--	--	---	--

				<p> dari masyarakat khusus penganmudi tonase berat masih rendah. Kendala yang dihadapi Dishubkominfo Kota Pekanbaru dalam Pelaksanaan Peraturan Daerah No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Studi Kasus Kendaraan Bertonase Berat yaitu sosialisasi terhadap larangan tonase berat masuk kota belum merata. Hal ini dibuktikan oleh masih ada dari penganmudi tonase berat tersebut yang tidak mengetahui ada nya larangan tonase berat masuk kota. Selain itu, pemberian sanksi berupa denda tidak memberikan efek jera terhadap pelanggar kendaraan tonase tersebut karena denda yang diterapkan tidak sesuai dengan apa yang tertulis pada Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Denda yang diberikan jauh lebih kecil dari apa yang seharusnya diberikan. Penindakan terhadap semua jenis kendaraan bertonase berat masih belum merata, untuk kendaraan tonase berjenis angkutan bahan </p>	
--	--	--	---	---	--

				bangunan dan makanan masih sering di izinkan masuk.	
3	Gesaki Daitia Anugerah	2018	Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat Di Jalan Umum Kota Pekanbaru	1. Pengawasan kendaraan truk bertonase berat di jalan umum Kota Pekanbaru meliputi kegiatan pembinaan/penyuluhan mengenai peraturan atau ketentuan terkait penggunaan jalan umum bagi jenis dan sifat kendaraan kendaraan barang, sistem pengawasan (pos pengawasan dan sarana prasarana kendaraan truk muatan barang), serta penentuan izin lintasan/rute khusus, sesuai ketentuan yang diatur dalam Peraturan Daerah terkait dengan pengaturan penggunaan jalan umum. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam pengawasan belum optimal, dimana hasil tindakan penilaian belum mencapai hasil yang diharapkan, seperti masih banyak ditemukan adanya kendaraan truk bertonase berat (diatas 5 ton) yang melakukan pelanggaran rute jalan, dan adanya kendaraan yang tidak	Perbedaan dengan penelitian saya adalah subjek penelitian dan indikator penelitian

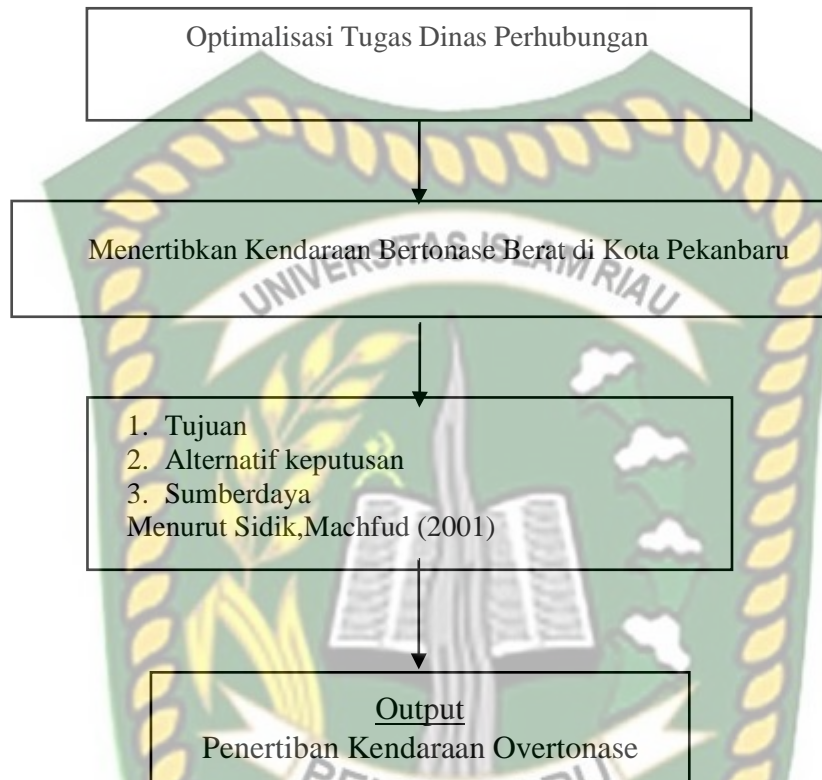
				<p>mematuhi kewajiban penggunaan jalan bagi kendaraan barang (truk) sebagaimana diatur dalam Perda Riau Nomor 5 Tahun 2013. Kendala yang di hadapi yaitu tindakan dalam menerapkan sanksi oleh Dinas perhubungan selaku pelaksana pengawasan belum tegas terhadap pelanggar ketaatan/kewajiban pengguna kendaraan truk bertonase berat.</p>	
--	--	--	--	---	--

Sumber: hasil kajian penulis 2021

C. Kerangka Pikiran

Berdasarkan dari variabel penelitian "**Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru**". Yang kemudian diukur dengan menggunakan acuan dari beberapa teori yang penulis jadikan sebagai indikator dalam penelitian. Maka penulis menjelaskan hubungan tersebut agar tidak terjadi kesalahpahaman dalam menentukan maksud dari penelitian. Berikut kerangka pikir nya:

Gambar II.I. Kerangka Pikiran Tentang Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.



Sumber: Modifikasi Penulis 2021

D. Konsep Operational

Untuk dapat menghindari pemahaman yang berbeda tentang konsep-konsep yang digunakan didalam penelitian mengenai Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru, maka dikemukakan konsep-konsep sebagai berikut:

1. Pemerintahan adalah proses penyelenggaraan kegiatan dari institusi atau badan-badan publik dalam melakukan upaya pencapaian tujuan negara.
2. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh Pemerintahan Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah menurut asas

otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

3. Kebijakan adalah segala Tindakan yang dapat dilakukan secara umum, namun pada kenyataannya lebih sering dan secara luas di pergunakan dalam tindakan-tindakan atau perilaku Negara pada umum nya yang lebih dikenal dengan sebutan kebijakan Negara atau kebijakan publik (public policy).
4. Optimalisasi adalah yaitu suatu proses melaksanakan program yang telah direncanakan dengan terencana guna mencapai tujuan target sehingga dapat meningkatkan kinerja yang optimal.
5. Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

E. Operasional Variabel

Operasional Variabel adalah sebuah cara untuk memberikan arti atau mendeskripsikan (penggambaran) dan sudut suatu variable kegiatan atau memberikan suatu operasional (pekerjaan) yang diperlukan untuk mengukur variable tersebut.

Tabel II.II Konsep Operasional Variabel Penelitian Tentang Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat di Kota Pekanbaru

Konsep	Variabel	Indikator	Sub Indikator
1	2	3	4
Optimalisasi adalah ukuran yang menyebabkan tercapainya tujuan sedangkan jika dipandang dari sudut usaha, optimalisasi adalah usaha memaksimalkan kegiatan sehingga mewujudkan keuntungan yang diinginkan atau dikehendaki. Winardi (1999:363)	Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru	Tujuan	1. Rencana Kerja 2. Standar Operasional 3. Faktor Penghambat
		Alternatif Keputusan	1. Kegunaan 2. Pengambilan Keputusan 3. Kebijakanaksanaan
		Sumberdaya	1. Ketersediaan 2. Kesesuaian Sumberdaya 3. Sumberdaya Khusus

Sumber: Olahan Peneliti 2021

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Metode Penelitian yang dipergunakan oleh peneliti dalam melakukan penelitian ini adalah metode kualitatif. Adapun penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah social. Penelitian kualitatif secara umum dapat digunakan untuk penelitian tentang kehidupan masyarakat, sejarah, tingkah laku, konsep, atau fenomena, masalah social dan lainnya. (Creswell, 2016 ; 84-90) Adapun penelitian kualitatif bertujuan untuk menggambarkan keadaan yang sesungguhnya atau yang sebenarnya tentang objek yang diteliti, mengingat data yang dibutuhkan dalam penelitian ini berupa dokumen, catatan, dan data-data yang bersifat kualitatif. Penelitian kualitatif berhubungan dengan pendapat, gagasan, ide atau kepercayaan terhadap objek yang akan diteliti. Semua data yang dibutuhkan tersebut bukanlah termasuk data yang berbentuk angka, penelitian ini bertujuan untuk memperoleh pemahaman tentang Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.

B. Lokasi Penelitian

Melihat dari permasalahan yang penulis teliti, oleh sebab itu lokasi yang akan di lakukan penelitian oleh penulis adalah kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

C. Informan

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teknik purposive sampling dimana peneliti memilih key informan dan informan yang penulis anggap mengetahui tentang permasalahan penelitian mengenai Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru. Berikut ini adalah informan dalam penelitian:

1. Kepala Seksi Pengawasan Lalulintas Jalan “Raja Randa Maulana S.STP”
2. Staff Umum Fungsional/Penguji Kendaraan Bermotor Tingkat Lima “Edy Sofyan, A.ma PKB,SE,,M.Si”
3. Pengendara Kendaraan Bertonase Besar
4. Masyarakat

Dan yang menjadi key informan dalam penelitian ini adalah Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan Karena dianggap paling penting dan mengetahui mengenai permasalahan penelitian ini.

D. Jenis dan Sumber Data

Adapun Jenis dan sumber data dalam penelitian ini adalah :

1. Data Primer

Data Primer adalah data yang diperoleh secara langsung dengan melakukan wawancara secara langsung kepada responden dan hasil observasi yang berkaitan dengan masalah penelitian mengenai Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.

2. Data Sekunder

Data Sekunder adalah data yang diperoleh melalui proses pemilahan dan penilaian yang dilakukan penulis melalui undang-undang, buku, jurnal, berita, dan laporan penelitian terdahulu, serta sumber-sumber yang berkaitan dengan masalah-masalah penelitian yang dianggap perlu.

E. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengumpulkan data dalam penyusunan penelitian ini, maka teknik yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Wawancara adalah teknik pengumpulan data dengan cara melakukan komunikasi dua arah kepada koresponden secara langsung perihal permasalahan yang ditanyakan kepada koresponden secara langsung.
2. Observasi Yaitu melakukan pengamatan langsung ke lokasi penelitian. Dengan observasi penulis dapat mengetahui langsung kejadian sesungguhnya di lapangan. Pengamatan ini penulis lakukan untuk melihat kesesuaian antara peraturan yang sudah ditetapkan dengan fakta yang terjadi di lapangan.
3. Dokumentasi merupakan teknik mengumpulkan data dengan cara mengalir atau mengambil data-data dari catatan, dokumentasi, administrasi yang sesuai dengan masalah yang diteliti. Dalam hal ini dokumentasi diperoleh melalui dokumen-dokumen atau arsip-arsip dari lembaga yang diteliti. Dokumen yang bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dan seseorang yang digunakan sebagai pendukung keabsahan suatu pengambilan data yang telah dilaksanakan.

F. Teknik Analisis Data

Menurut Ardhana¹² (dalam Lexy J. Moleong 2002:103) menjelaskan bahwa analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Tujuan analisis data adalah untuk mengendalikan data agar sistematis dan sesuai dengan perumusan masalah.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan analisis data dengan cara pendekatan kualitatif yang bertujuan untuk mengungkap atau menyelesaikan masalah-masalah agar bisa di pahami secara keseluruhan dari penelitian tersebut sehingga diperoleh gambaran yang jelas dan akurat.



G. Jadwal Waktu Kegiatan Data

Tabel III.I : Jadwal waktu dan kegiatan penelitian Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru

No	Jenis Kegiatan	Bulan dan Minggu Tahun 2022																								
		Agustus				September				Januari				Februari				Maret				April				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	Persiapan penyusunan UP	x	x	x	x																					
2	Seminar UP					x																				
3	Perbaikan UP						x	x																		
4	Pengurusan rekomendasi penelitian (riset)									x																
5	Penelitian Lapangan										x	x	x	x												
6	Pengelolaan dan Analisis Data													x												
7	Bimbingan Skripsi														x	x	x	x								
8	Ujian Skripsi																	x	x	x	x					
9	Pengesahan dan Penyerahan Skripsi																									

Sumber: Modifikasi penulis 2021

BAB IV

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Pekanbaru

Kota Pekanbaru merupakan salah satu daerah yang ada di Provinsi Riau yang menyandang predikat sebagai Ibukota Provinsi Riau. Sehingga dengan demikian Kota Pekanbaru adalah salah satu kegiatan perekonomian dan administrasi Provinsi Riau. Pekanbaru merupakan ibukota Provinsi Riau dengan luas sekitar 632.26 km² dan secara astronomis terletak di antara 0 derajat 25 derajat – 0 derajat 45 derajat Lintang Utara dan 101 derajat 14 derajat Bujur Timur. Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

Utara: Kabupaten Siak

Timur: Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan

Selatan: Kabupaten Pelalawan dan Kabupaten Kampar

Barat: Kabupaten Kampar

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1987 tanggal 7 September 1987 Daerah Kota Pekanbaru diperluas dari ±62,96 Km² menjadi ±446,50 Km², terdiri dari 8 Kecamatan dan 45 Kelurahan/Desa. Dan hasil pengukuran pematokan di lapangan oleh BPN Tk. 1 Riau maka ditetapkan luas wilayah kota Pekanbaru adalah 632,26 Km². Dengan meningkatkan kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk disegala bidang yang pada akhirnya meningkat pula tuntutan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya.

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

Untuk lebih terciptanya tertib pemrintahan dan pembinaan wilayah yang cukup luas maka dibentuklah Kecamatan Baru dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 4 Tahun 2003 menjadi 12 Kecamatan yaitu Tampan, Bukit Raya, Marpoyan Damai, Lima Puluh, Sail, Pekanbaru Kota, Sukajadi, Senapelan,

Rumbai, Payung Sekaki, Rumbai Pesisir, Tenayan Raya dan Kelurahan Desa Baru dengan Peraturan Daerah Tahun 2003 menjadi 53 Kelurahan/Desa.

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

Keadaan iklim Kota Pekanbaru pada umumnya beriklim tropis dengan suhu udara maksimum berkisar antara 34,1 derajat celcius sampai dengan 35,6 derajat celcius dan suhu minimum antara 20,2 derajat celcius sampai dengan 23,0 derajat celcius. Curah hujan antara 38,6 sampai dengan 435,0 mm/tahun dengan keadaan musim berkisar pada, Musim hujan jatuh pada bulan Januari s/d April dan September s/d Desember. Musim kemarau jatuh pada bulan Mei s/d Agustus

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

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

penduduk pendatang ke daerah ini seperti Jawa, Batak, Minang dan sebagainya. Mata pencarian penduduk terutama ialah pegawai pemerintah maupun pegawai swasta dan pedagang.

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

Tabel IV.I Jumlah Penduduk Per-Kecamatan di Kota Pekanbaru

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Tampar	102.577	100.661	203.238
2	Payung Sekaki	48.547	47.749	96.296
3	Bukit Raya	46.807	46.671	93.478
4	Marpoyan Damai	64.328	63.272	127.600
5	Tenayan Raya	78.273	75.988	154.261
6	Limapuluh	19.196	19.417	38.613
7	Sail	9.964	10.420	20.384
8	Pekanbaru Kota	11.220	11.384	22.604
9	Sukajadi	21.400	21.452	42.852
10	Senapelan	17.401	17.956	35.537

No	Kecamatan	Penduduk (Jiwa)		
		Laki-laki	Perempuan	Jumlah
11	Rumbai	39.892	38.293	78.185
12	Rumbai Pesisir	35.512	34.976	70.488
Jumlah		495.117	488.239	983.356

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru 2020

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

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

Kota Pekanbaru memiliki dua belas kecamatan yaitu Kecamatan Tampan yang terdiri dari sembilan kelurahan yaitu kelurahan delima, kelurahan tuah karya, kelurahan simpang baru, kelurahan sidomulyo barat, kelurahan air putih, kelurahan tuah madani, kelurahan bina widya, kelurahan sialang munggu dan kelurahan tobek godang. Kecamatan Payung Sekaki yang terdiri dari tujuh kelurahan yaitu

kelurahan air hitam, kelurahan labuh baru barat, kelurahan labuh baru timur, kelurahan tampan, kelurahan sungai siam, kelurahan bandar raya dan kelurahan tirta siak. Kecamatan Bukit Raya yang terdiri dari lima kelurahan yaitu kelurahan simpangtiga, kelurahan tangkerang labuai, kelurahan tangkerang selatan, kelurahan tangkerang utara dan kelurahan air dingin. Kecamatan Marpoyan Damai yang terdiri dari enam kelurahan yaitu kelurahan maharatu, kelurahan sidomulyo timur, kelurahan wonorejo, kelurahan tangkerang barat, kelurahan tangkerang tengah dan kelurahan perhentian marpoyan. Kecamatan Tenayan Raya yang terdiri dari dua belas kelurahan yaitu kelurahan bambu kuning, kelurahan sail, kelurahan kulim, kelurahan tangkerang timur, kelurahan industry tenayan, kelurahan sialang sakti, kelurahan sialang rampai, kelurahan pibatuan, kelurahan pematang kapau, kelurahan mentangor dan kelurahan melebung. Kecamatan Sail yang memiliki tiga kelurahan yaitu kelurahan cita raya, kelurahan suka maju dan kelurahan suka mulia.

Kecamatan Sukajadi terdiri dari tujuh kelurahan yaitu kelurahan sukajadi, kelurahan harjosari, kelurahan kedungsari, kelurahan kampung melayu, kelurahan jadirejo, kelurahan pulau karam dan kelurahan kampung tengah. Kecamatan Rumbai yang terdiri dari Sembilan kelurahan yaitu kelurahan sri meranti, kelurahan palas, kelurahan rumbai bukit, kelurahan umban sari, kelurahan muara fajar, kelurahan muara fajar barat, kelurahan rantau panjang, kelurahan agro wisata dan kelurahan maharani. Kecamatan Lima Puluh yang terdiri dari empat kelurahan yaitu kelurahan rintis, kelurahan skip, kelurahan tanjung rhu dan kelurahan pesisir. Kecamatan Pekanbaru Kota terdiri dari enam kelurahan yaitu kelurahan suka ramai, kelurahan suma hilang, kelurahan kota tinggi, kelurahan kota baru, kelurahan tanah

datar dan kelurahan simpang empat. Kecamatan Rumbai Pesisir yang terdiri dari delapan kelurahan yaitu kelurahan limbungan, kelurahan limbungan baru, kelurahan lembah sari, kelurahan lembah damai, kelurahan meranti pendak, kelurahan tebing tinggi okura, kelurahan sungai ukai dan kelurahan singai ambang, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table berikut ini :

Tabel IV.II Kelurahan di Pekanbaru

No	Nama Kecamatan	Nama Kelurahan
1	Kecamatan Tampan	<ul style="list-style-type: none"> a. Delima b. Tuah Karya c. Simpang Baru d. Sidomulyo Barat e. Air Putih f. Tuah Madani g. Bina Widya h. Sialang Munggu i. Tobek Godang
2	Kecamatan Payung Sekaki	<ul style="list-style-type: none"> a. Air Hitam b. Labuh Baru Barat c. Labuh Baru Timur d. Tampan e. Sungai Sibam f. Bandar Raya g. Tirta Siak
3	Kecamatan Bukit Raya	<ul style="list-style-type: none"> a. Simpang Tiga b. Tangkerang Labuai c. Tangkerang Selatan d. Tangkerang Utara e. Air Dingin
4	Kecamatan Marpoyan Damai	<ul style="list-style-type: none"> a. Maharatu b. Sidomulyo Timur c. Wonorejo d. Tangkerang Barat e. Tangkerang Tengah f. Perhentian Marpoyan

No	Nama Kecamatan	Nama Kelurahan
5	Kecamatan Tenayan Raya	<ul style="list-style-type: none"> a. Bambu Kuning b. Sail c. Kulim d. Tangkerang Timur e. Industri Tenayan f. Sialang Sakti g. Sialang Rampai h. Pematuan i. Pematang Kapau j. Mentangor k. Melebung
6	Kecamatan Sail	<ul style="list-style-type: none"> a. Cinta Raja b. Suka Maju c. Suka Mulia
7	Kecamatan Lima Puluh	<ul style="list-style-type: none"> a. Rintis b. Skip c. Tanjung Rhu d. Pesisir
8	Kecamatan Pekanbaru Kota	<ul style="list-style-type: none"> a. Suka Ramai b. Suma Hilang c. Kota Tinggi d. Kota Baru e. Tanah Datar f. Simpang Empat
9	Kecamatan Senapelan	<ul style="list-style-type: none"> a. Sago b. Kampung Dalam c. Kampung Baru d. Padang Terubuk e. Padang Bulan
10	Kecamatan Sukajadi	<ul style="list-style-type: none"> a. Sukajadi b. Harjosari c. Kedungsari d. Kampung Melayu e. Jadirejo f. Pulau Karam g. Kampung tengah
11	Kecamatan Rumbai	<ul style="list-style-type: none"> a. Sri Meranti b. Palas

No	Nama Kecamatan	Nama Kelurahan
		<ul style="list-style-type: none"> c. Rumbai Bukit d. Umban Sari e. Muara Fajar f. Muara Fajar Barat g. Rantau Panjang h. Agro Wisata i. Maharani
12	Kecamatan Rumbai Pesisir	<ul style="list-style-type: none"> a. Limbungan b. Limbungan Baru c. Lembah Sari d. Lembah Damai e. Meranti Pandak f. Tebing Tinggi Okura g. Sungai ukai h. Singai Ambang

Sumber: Tribun Pekanbaru, 2021

B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

Kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berdiri pada tanggal 28 Oktober 1998 sesuai dengan surat Menteri Perhubungan sebagai Instansi yang melaksanakan tugas serta fungsi dalam memajukan kehidupan masyarakat di sector perhubungan baik darat, laut, maupun udara dalam rangka memajukan perekonomian di Indonesia khususnya kota Pekanbaru sebagai mana yang tertuang dalam tujuan pembangunan nasional. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dulunya Bernama Dinas LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan), kemudian adanya Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 dan Peraturan Pemerintah 25 Tahun 2000 yang menjadi dasar Otonomi Daerah, terbitlah Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2001 yang membuat Dinas ini berganti nama menjadi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Penyempurnaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 oleh Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 serta Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007,

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2007, Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2008 dan Peraturan Walikota Nomor 8 Tahun 2009 setelah pergantian peraturan-peraturan tersebut maka Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Kembali di ganti menjadi Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota pekanbaru (Dishubkominfo) dan saat ini Kembali dirubah menjadi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

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

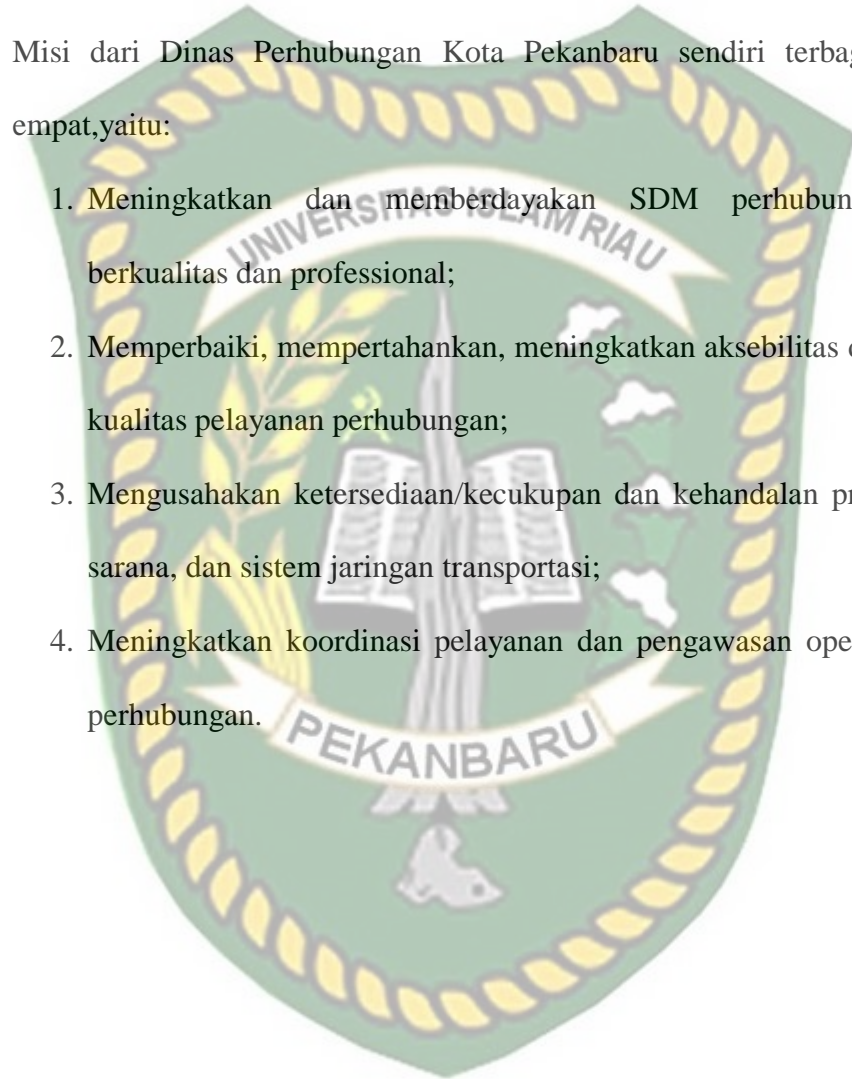
- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan Sebagian urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas operasional di bidang perhubungan yang meliputi lalu lintas dan parkir, angkutan dan terminal, sarana dan operasional;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

Dinas Perhubungan sendiri memiliki visi dan misi yang menjadi pedoman pelaksanaan kegiatan mereka dalam mengatasi lika-liku di dalam penyelenggaran kinerja layanan transportasi di Kota Pekanbaru. Adapun Visi dan Misi sebagai berikut ini:

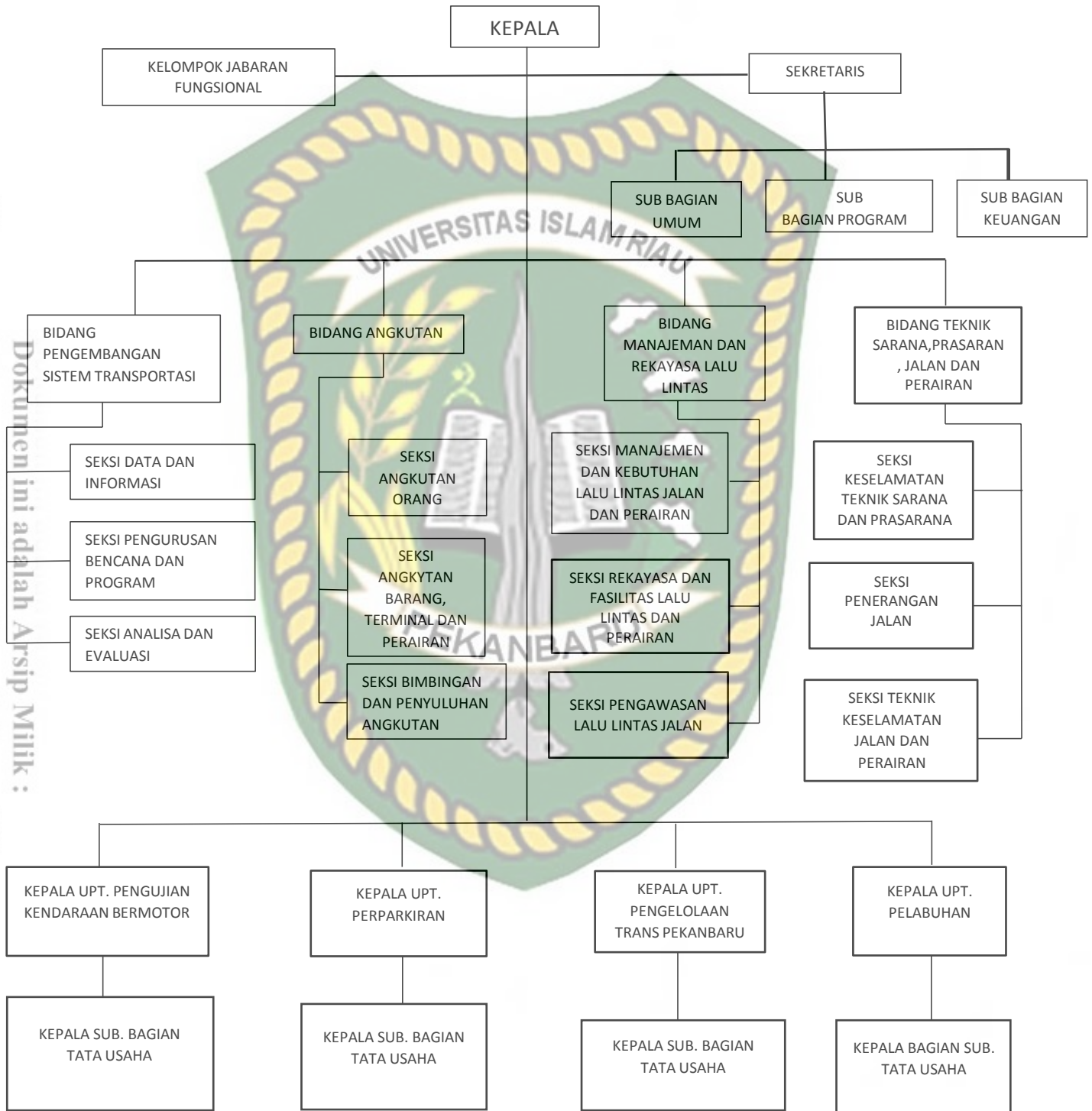
Visi dari Dinas Perhubungan adalah mewujudkan tujuan kualitas pelayanan dan penyedia jasa transportasi, komunikasi, dan informatika yang lengkap, menyeluruh. Handal dan terjangkau.

Misi dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sendiri terbagi menjadi empat, yaitu:

1. Meningkatkan dan memberdayakan SDM perhubungan yang berkualitas dan professional;
2. Memperbaiki, mempertahankan, meningkatkan aksesibilitas dan tingkat kualitas pelayanan perhubungan;
3. Mengusahakan ketersediaan/kecukupan dan kehandalan prasarana, sarana, dan sistem jaringan transportasi;
4. Meningkatkan koordinasi pelayanan dan pengawasan operasional perhubungan.



Gambar IV.I Struktur Organisasi Dinas Pehubungan Kota Pekanbaru



Perpustakaan Universitas Islam Riau
Dokumen ini adalah Arsip Miik :

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Informan

Dalam Penelitian ini menggunakan narasumber sebagai sumber data primer. Narasumber berasal dari instansi dan badan bersangkutan, adapun yang dimaksudkan adalah Dinas Perhubungan kota Pekanbaru dan dua supir kendaraan bertonase berat yang tidak tergabung dalam instansi tetapi berkecimpungan dalam dunia pekerjaan instansi tersebut. Narasumber dibagi menjadi dua bagian yaitu keyinforman dan informan. Sebelum membahas lebih lanjut mengenai hasil penelitian lapangan, berikut akan dibahas mengenai identitas dari narasumber

1. Jenis Kelamin Narasumber

Dalam penelitian penulis melakukan wawancara kepada 4 narasumber dari instansi berbeda maupun non instansi, apabila dibuat dalam bentuk table berdasarkan jenis kelamin maka sebagai berikut:

TABEL V.1 Jenis Kelamin Narasumber

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Presentase
1	Laki-Laki	4	100%
2	Perempuan	0	0%
Jumlah		4	100%

Sumber: Olahan Penulis 2022

2. Usia Narasumber

Usia merupakan salah satu faktor yang menentukan kebenaran informasi yang sesuai dengan kondisi dan kenyataan untuk pengumpulan data primer penelitian agar data tersebut dinilai valid. Apabila usia narasumber disusun dalam sebuah tabel maka akan terlihat sebagai berikut:

Tabel V.II Usia Narasumber

No	Umur	Jumlah	Presentase
1	21-30	1	25%
2	31-40	2	50%
3	41-50	1	25%
Jumlah		4	100%

Sumber: Olahan Penulis 2022

3. Jenis Pekerjaan Narasumber

Dalam melakukan penelitian lapangan jenis pekerjaan narasumber memengaruhi kapabilitas mereka sebagai narasumber, adapun jenis pekerjaan dari narasumber yang diwawancarai peneliti adalah:

Tabel V.III Pekerjaan Narasumber

No	Jenis Pekerjaan	Jumlah	Presentase
1	Pegawai Negeri Sipil	2	50%
2	Masyarakat	1	25%
2	Pengendara Kendaran Bertonase Berat	1	25%
Jumlah		4	100%

Sumber: Olahan Penulis 2022

B. Hasil Penelitian Optimalisasi Tugas Dinas Perhubungan Dalam Menertibkan Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru

a. Indikator Tujuan

Tujuan bisa berbentuk maksimisasi atau minimisasi. Bentuk maksimisasi digunakan jika tujuan pengoptimalan berhubungan dengan keuntungan, penerimaan, dan sejenisnya. Bentuk minimisasi akan dipilih jika tujuan pengoptimalan berhubungan dengan biaya, waktu, jarak, dan sejenisnya. Penentuan tujuan harus memperhatikan apa yang diminimumkan atau maksimumkan.

1. Subidikator pertama pada indikator ini yaitu mengenai rencana kerja dalam upaya pengoptimalan tugas agar tujuan kerja dapat terpenuhi. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang di lakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa

Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu

“untuk menyusun rencana kerja di sesuaikan dengan peraturan perundang-undangan dan untuk menyusun rencana kegiatan dalam rangka penertiban kendaraan bertonase berat kami juga mengundang pihak berwajib dalam hal ini adalah kepolisian untuk menentukan wilayah mana yang menjadi jalur masuk dan keluar kendaraan tersebut kemudian untuk menentukan kendaraan yang kami sebut ODOL (over dimensi over loading) over dimensi dapat dipahami dengan kendaraan yang melebihi dimensi kendaraan atau sederhananya kendaraan yang sudah di modifikasi penambahan lebar atau panjang kendaraan, sementara over loading adalah muatan berlebih contoh dari kedua itu misalnya ketentuan pabrik untuk kendaraan pick up beban maksimal 3 ton sementara isi muatan sudah 4 ton ini adalah over loading sementara untuk over dimensi kendaraan pick up itu di modifikasi menambah tinggi bak dan lebar sehingga mampu mengangkut beban lebih dari 4 ton. Dan untuk dipahami kendaraan over loading merupakan tindak pidana ringan dengan sanksi membongkar muatan dan atau tilang, sementara over dimensi merupakan tindak pidana berat dengan sanksi penahan. Setelah mendengar masukan dari pihak kepolisian kemudian mendengar masukan dari masyarakat kota kemudian masukan dari anggota dishub barulah kita mulai mengambil kesimpulan untuk menjadi rencana kerja;

Pengoptimalan tugas itu relatif karena untuk alat pengukuran berat kendaraan itu dishuub kota tidak ada itu adanya di pusat yaitu kementerian perhubungan melalui perwakilannya yaitu Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD), untuk pengoptimalan kinerja bisa dilakukan dengan cara menempatkan petugas di titik-titik yang sudah saya sebut tadi.”

Dapat disimpulkan bahwa dalam membuat rencana kerja dalam upaya pengoptimalisasian tugas kerja dilakukan melalui musyawarah terlebih dahulu sehingga tujuan-tujuan kerja dapat diketahui oleh pihak yang terlibat.

2. Sub indikator berikutnya adalah mengenai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang telah dan akan diterapkan . Berdasarkan hasil wawancara di

lapangan yang di lakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu :

“SOP kita merujuk pada peraturan daerah dan atau gubernur kemudian yang diringi oleh peraturan kota dan atau walikota pekanbaru apabila ditanya mengenai apakah sudah sesuai SOP tentunya sudah sesuai” . (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Kemudian hasil wawancara masih dari pihak dinas perhubungan kota melalui bidang dan perwakilan yang berbeda, yaitu Edy Sofyan, A.Ma PKB, SE.,M.Si dari bidang Staff Umum Fungsional Kendaraan Bermotor Tingkat Lima yaitu

“kita sudah membuat aturan mengenai kendaraan bertonase berat untuk melewati wilayah kota pekanbaru melalui surat keputusan walikota pekanbaru nomor 649 tahun 2019 tentang jalur angkutan mobil berat, selain itu kami sudah membuat rambu-rambu mengenai jalur yang bisa dilewati oleh kendaraan dan menentukan waktu atau jam yang bisa dilewati oleh kendaraan tersebut, kemudian kami menurunkan petugas-petugas untuk melakukan penjagaan, dan penertiban lalu lintas, kemudian kami melakukan rekayasa lalu lintas apabila mereka masuk wilayah kota ada jam-jam tertentu untuk mereka bisa lewat. Jadi bisa disimpulkan ada 4 SOP dalam pengoptimalan kerja yaitu: 1. Membuat sk; 2. Membuat rambu-rambu petunjuk arah dan larangan masuk kota; 3. Menurunkan petugas di lapangan; 4. Rekayasa lalu linntas membuat jam-jam tertentu; (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Kemudia hasil penelitian lapangan yang dilakukan penulis kepada salah satu Sopir truck melalui wawancara yaitu bapak Sutekno selaku supir yang melintas dijalan di kota pekanbaru yaitu:

“Sejauh ini yang saya tahu jalan yang biasa kami lalui adalah jalan lintas timur, jalan tersebut biasanya jalan soekarno hatta sebagai mana jalan yang biasa kami lalui baru menuju jalan subrantas, kan tidak salah kami melalui jalan yang sudah biasa kami lalui sebagai mana semestinya juga kadang sopir-sopir truck ini ganti-ganti dan kebijakan tidak semuanya kami ketahui.” pekanbaru 24 Februari 2022)

Kemudian hasil penelitian lapangan yang dilakukan penulis kepada salah satu warga melalui wawancara yaitu warga yang bernama Jhune warga yang tinggal di kota pekanbaru yaitu

“sejauh ini yang saya tahu jalur khusus nya yaitu jalan kubang sampai ke jalan subrantas, apabila ada kendaraan bertonase berat melewati jalan protokol itu sah-sah saja apabila dilewati pada jam malam kecuali apabila dilewati ketika jam sibuk seperti pagi-sore selain menyalahi aturan juga sangat mengganggu dengan kapasitas volume kendaraan sebesar itu sangat membahayakan pengendara lain, kemudian efek samping dari jalan yang lalui kendaraan bertonase berat dapat dilihat banyaknya ruas-ruas jalan yang rusak maupun debu dan hasil polusi kendaraan yang melintas” (pekanbaru 24 Februari 2022)

Dapat disimpulkan secara umum SOP tugas sudah dilaksanakan dengan baik oleh Dinas Perhubungan terlihat dari salah satu warga yang sudah mengetahui adanya jalur khusus untuk kendaraan bertonase berat dan jam operasional untuk melintas.

3. Kemudian sub indikator terakhir pada indikator tujuan adalah mengenai faktor penghambat dan kendala yang dihadapi oleh dinas perhubungan. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang dilakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja

Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu

“tugas yang sulit menurut saya tidak ada, faktor penghambat menurut saya ada beberapa yaitu minimnya alat pengukur seperti yang sebut tadi, kemudian kami tidak memiliki kewenangan dalam menindak sehingga apabila petugas dishub menjumpai pelanggaran dilapangan apapun bentuknya tidak bisa langsung menindak apabila tidak ada petugas penegak hukum, kemudian masih ditemui minimnya kesadaran akan keselamatan berkendara dari masyarakat. (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

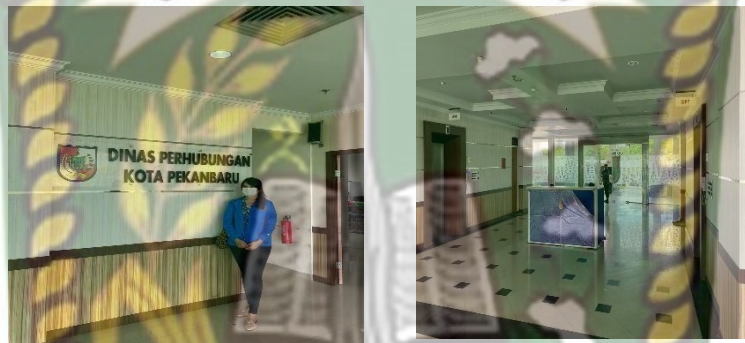
Kemudian hasil wawancara masih dari pihak dinas perhubungan kota melalui bidang dan perwakilan yang berbeda, yaitu Edy Sofyan, A.Ma PKB, SE.,M.Si dari bidang Staff Umum Fungsional Kendaraan Bermotor Tingkat Lima yaitu

“adapun kendala nya yaitu kami tidak memiliki kewenangan untuk melakukan penertiban karena kewenangan berada di tangan aparat penegak hukum sedangkan dinas perhubungan bukan aparat penegak hukum, sehingga apabila ada kendaraan yang melintas melawan rambu-rambu kami tidak memiliki untuk menindak. Kendala kami hanya pada minimnya kewenangan apabila di lihat kembali pada ke empat unsur yang sebut tadi dishub sudah melaksanakan SOP”. (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Bersarkan hasil wawancara diatas bahwa untuk menyusun rencana kerja tentang kendaraan over load harus bedasarkan peraturan perundang-undangan dan adanya pihak berwajib sebagai pentuh wilayah persebaran kendaraan, adapun kendala dalam hal ini ialah dinas perhubungan tidak memiliki wewenang untuk menindak lanjuti penertiban.

Berdasarkan hasil observasi penulis pada indikator tujuan dapat disimpulkan bahwa Penyusunan rencana kerja di sesuaikan dengan peraturan

perundang-undangan kemudian juga mendengar masukan dari berbagai pihak ada 4 unsur SOP kerja dishub yaitu 1. Membuat sk; 2. Membuat rambu-rambu petunjuk arah dan larangan masuk kota; 3. Menurunkan petugas di lapangan; 4. Rekayasa lalu lintas membuat jam-jam tertentu, kemudian faktor penghambat dan atau kendala yang dihadapi oleh dinas perhubungan adalah mengenai wewenang yang masih dibatasi.



Berikut adalah suasana ruangan dan kantor dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru

b. Indikator Alternatif Keputusan

Pengambilan keputusan dihadapkan pada beberapa pilihan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Alternatif keputusan yang tersedia tentunya alternatif yang menggunakan sumberdaya terbatas yang dimiliki pengambil keputusan. Alternatif keputusan merupakan aktivitas atau kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan. Alternatif keputusan bisa disebut sebagai kebijaksanaan dari petugas dilapangan yang tidak sesuai dengan kebijakan.

1. Sub indikator pertama mengenai alternatif keputusan yaitu keputusan yang diambil sudah sesuai dengan tujuan, adapun kegunaanya agar kebijakan dan

keputusan yang diambil sudah sesuai dengan tujuan organisasi. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang dilakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu

“kebijakan yang dibuat sudah sesuai dengan tujuan bersama yang telah disepakati, begitupula keputusan sudah pasti sesuai dengan tujuan organisasi dan atau instansi maupun individu. (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

2. Kemudian sub indikator kedua adalah mengenai pengambilan keputusan yang tepat guna meminimalisir kesalahan dalam mengambil tindakan terhadap kendaraan bertonase berat. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang dilakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu

“Tindakan dalam mengambil keputusan demi meminimalisir kesalahan adalah melalui komunikasi dengan beberapa pihak yang terlibat dan komunikasi, dan kembali lagi dalam hal penindakan dinas perhubungan tidak ada kewenangan yang berwenang adalah aparat penegak hukum” (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Kemudia hasil penelitian lapangan yang dilakukan penulis kepada salah satu Sopir truck melalui wawancara yaitu bapak Sutekno selaku supir yang melintas di jalan di kota pekanbaru yaitu:

“untuk tindakan khusus ya kami sering diberhentikan oleh beberapa petugas baik itu dari kepolisian maupun dari dinas perhubungan, biasanya kami tidak mengetahui salah kami dimana dikarenakan jarang adanya informasi lebih lanjut dari pihak berwajib, juga kan jalur yang kami lalui sudah menjadi jalur biasa kami”.

Kemudian hasil penelitian lapangan yang dilakukan penulis kepada salah satu warga melalui wawancara yaitu warga yang bernama Jhune warga yang tinggal di kota pekanbaru yaitu

“kalau untuk melihat itu penindakan langsung atau sanksi lain atau bukannya saya kurang paham tapi ketika saya melintas di jalan subrantas saya beberapakali melihat kendaraan bertonase berat diberhentikan oleh petugas” (pekanbaru 24 Februari 2022)

Alternatif keputusan atau kebijaksanaan dari kebijakan diambil sesuai dengan hasil komunikasi dengan berbagai pihak dan disesuaikan dengan situasi dan kondisi lapangan.

3. Kemudian sub indikator yang terakhir yaitu kebijaksanaan diluar kebijakan Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang di lakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu

”Kebijaksanaan di luar kebijakan tentunya ada dan itu kondisional atau situasi dan kondisi dilapangan” (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Dapat disimpulkan berdasarkan hasil wawancara diatas bahwasannya keputusan dan kebijakan dilakukan sesuai dengan SOP dan peraturan perundang-

undangan sementara kebijaksanaan diluar kebijakan adalah kondisional dan perlu adanya komunikasi lebih lanjut dengan pihak yang terlibat

Berdasarkan hasil oberservasi peneliti terkait indikator alternative keputusan dapat disimpulkan bahwa kebijakan yang dibuat dalam penanganan sudah sesuai dengan tujuan, sebagai mana yang diatur dalam Perda No 7 Tahun 2005 Pasal 14, yang berbunyi, pembinaan dan pengawasan terhadap pelanggaran kelebihan muatan menjadi tugas, kewenangan dan tanggung jawab kepala dinas, sudah terlaksana dengan sangat baik.



Berikut adalah photo lokasi dari jalan rusak di lingkup Kota Pekanbaru

Hr Soebrantas sebelah kanan dan SM Amin sebelah Kiri

c. Indikator Sumberdaya

Sumberdaya merupakan pengorbanan yang harus dilakukan untuk mencapai tujuan yang ditetapkan. Ketersediaan sumberdaya ini terbatas. Keterlibatan ini yang mengakibatkan dibutuhkan proses optimalisasi bagi para pelaksana.

1. Sub indikator pertama mengenai sumberdaya ini yaitu ketersediaan agar terjadinya optimalisasi tugas, untuk mencapai tujuan dan melaksanakan

tugas tidak dipungkiri perlu adanya sumber daya. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang dilakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu

“secara umum sumber daya ada tiga jenis, sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya modal. Sumber daya alam mencakup kondisi geografis dan bukan hanya dinilai dari hasil alam semata, Pekanbaru cakupan kota dimana secara geografis sangat strategis dan sehingga dishub kota pekanbaru secara sumber daya alam sudah sangat baik, kemudian sumber daya manusia sudah cukup untuk mengcover wilayah pekanbaru ditambah juga kami di back up atau berkoordinasi dengan pihak kepolisian kota pekanbaru, dan kemudian yang terakhir adalah sumber daya modal dishub kota beroperasi di topang oleh APBD kota pekanbaru yang bersumber dari APBD Provinsi Riau dan untung melakukan rapat mengenai penganggaran dana operasional dishub pihak kami juga dilibatkan tetapi masih ada kendala berupa modal alat dan wewenang, kendala modal alat yang seperti sudah saya sebut tadi untuk alat penimbang kendaraan kami tidak ada dan itu hanya ada di pusat ada pun di daerah terdapat di Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD), modal kewenangan kami tidak memiliki kewenangan untuk menindak langsung kewenangan itu ada di pihak kepolisian dan kewenangan kami terbatas seperti kewenangan kepemilikan modal alat penimbang seperti yang diberikan kepada BPTD; (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Secara umum ketiga sumber daya yang dimiliki oleh dinas perhubungan kota pekanbaru sudah cukup akan tetapi kepemilikan modal seperti modal alat dan modal wewenang masih minim.

2. Kemudian sub indikator berikutnya adalah sumber daya yang sesuai demi tercapainya optimalisasi tujuan. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang dilakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru

melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu :

“Sumberdaya yang sesuai untuk pengoptimalan apabila ditanya menurut saya yaitu modal kepemilikan alat timbang agar kami langsung dapat menindak ketika sedang melakukan pengawasan dengan pihak kepolisian bisa disebut juga ketika kami melakukan patroli kami membawa alat timbang sehingga kami dan pihak kepolisian langsung dapat bergerak cepat” (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

3. Kemudian sub indikator yang terakhir adalah sumber daya khusus demi tercapainya optimalisasi tujuan. Berdasarkan hasil wawancara di lapangan yang di lakukan oleh penulis kepada instansi yang bertanggung jawab mengenai kendaraan bermotor yaitu dinas perhubungan Kota pekanbaru melalui perwakilannya yaitu Raja Randa Maulana, S.Stp pada bidang Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan yaitu :

“Sumber daya khusus apabila di suruh memilih untuk memiliki menurut saya yaitu sumber daya modal kewenangan apabila kami memiliki modal kewenangan untuk menindak maka pelanggaran dilapangan bisa langsung sehingga dishub kota memiliki power yang cukup” (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Dapat disimpulkan berdasarkan penelitian diatas bahawasanya kepemilikan sumber daya seperti alat timbang dalam penanganan kasus kecurangan sehingga pihak berwajib dan dinas perhubungan dapat mengambil tindakan secara langsung dilapangan, menjadi alat utama dalam kebutuhan yang diinginkan oleh pihak berwajib

Berdasarkan hasil observasi peneliti terkait indikator sumber daya dapat disimpulkan bahwa kepemilikan sumber daya alam ditengah kota dan posisi strategis memiliki dampak positif dan negatif sehingga tanggung jawab dinas perhubungan kota semakin besar, sumber daya manusia sudah cukup untuk menutupi kebutuhan di kota pekanbaru dikarenakan juga adanya personil tambahan dari pihak kepolisian dengan adanya garis koordinasi mereka, sumber daya modal untuk keungan juga sudah terpenuhi dengan di modali dari APBD kota diharapkan adanya kecukupan anggaran, akan tetapi modal alat dan kewenangan yang sangat minim sehingga cukup memengaruhi kinerja pihak dinas perhubungan.



Berikut adalah hasil observasi lapangan di jalan soebrantas dan wawancara terhadap narasumber

C. Faktor Penghambat Yang Dihadapi Oleh Dinas Perhubungan Dalam Menangani Kendaraan Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.

Adapun kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam melakukan tugas nya adalah yaitu:

1. Tidak tersedianya alat bantu seperti pengukur berat kendaraan sementara alat bantu hanya dimiliki oleh kementerian pusat atau dalam hal ini Kementerian Perhubungan dan di daerah dilimpahkan kepada Balai Pengelolaan Transportasi Darat. Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Raja Randa Maulana, S.STP selaku Staff Umum Fungsional/ Penguji Kendaraan Bermotor Tingkat Lima, mengatakan bahwa :

“kami selaku Dinas Perhubungan kota pekanbaru sudah berperan aktif dan berpartisipasi dalam penanganan-penanganan pelanggaran yang sering kali terjadi dilapangan tetapi kekurangan sumber daya menjadi penghambat kami dimana masih banyaknya titik-titik tertentu yang tidak dilengkapi dengan alat timbangan yang mana menjadi tolak ukur kami melakukan aksi penegakan hukum kepada pelaku” (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Dapat disimpulkan dalam wawancara penulis dengan bapak Raja Randa Maulana, S.STP, memang masih banyak terdapat kekurangan terlebih dalam sumber daya untuk melakukan penanganan-penangan di lokasi kejadian secara langsung sehingga menyebabkan banyaknya pelanggaran-pelanggaran yang luput dari pengawasan, hal tersebut juga terjadi dikarenakan banyaknya alat-alat yang diperuntukkan dipegang oleh pusat.

2. Terbatasnya wewenang yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mulai dari penindakan yang hanya dilakukan oleh aparat penegak hukum yaitu kepolisian dan kepemilikan alat ukur. Berdasarkan hasil wawancara dengan bapak Raja Randa Maulana, S.STP selaku Staff

Umum Fungsioal/ Penguji Kendaraan Bermotor Tingkat Lima, mengatakan bahwa :

“ faktor penghambat menurut saya ada beberapa yaitu minimnya alat pengukur seperti yang sebut tadi, kemudian kami tidak memiliki kewenangan dalam menindak sehingga apabila petugas dishub menjumpai pelanggaran dilapangan apapun bentuknya tidak bisa langsung menindak apabila tidak ada petugas penegak hukum, kemudian masih ditemui minimnya kesadaran akan keselamatan berkendara dari masyarakat dengan kami yang tidak memiliki wewenang membuat kami tidak dapat menindaklanjuti kecuali kami melaksanakan operasi gabungan dengan instansi tertentu seperti polisi dan tentara, biasanya hal ini dilakukan disaat ada acara-acara atau dalam keadaan khusus. (Dinas Perhubungan kota pekanbaru 21 Februari 2022)

Dapat disimpulkan dalam wawancara dengan bapak Raja Randa Maulana, S.STP, memang terdapat banyak kekurangan dalam proses pelaksanaan terlebih dalam penindakan dan penanganan kasus dilapangan terbatasnya wewenang Dinas Perhubungan dapat menyebabkan ketidak taatan masyarakat terlebih para pengemudi-pengemudi bertonase berat dalam mematuhi peraturan yang sudah, bahkan bisa sampai melakukan penyuaipan pada petugas di lapangan.

Berdasarkan hasil observasi penulis mendapatkan arsip berupa keputusan-keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dimana diantaranya adalah sebagai berikut ini :

Tabel V. IV Observasi Lapangan

NO	Keputusan	Tentang
1	Surat Keputusan Walikota No 649 Tahun 2019	Rute dan Jam Lintas Kendaraan Bertonase Besar
2	Undang- Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009	Lalulintas dan Angkutan Jalan
3	Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No 2 Tahun 2009	Lalulintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru

Sumber: Olahan dan observasi penulis 2022



Berikut adalah foto hasil observasi penulis bersama dengan orang bersangkutan yang diwawancara dalam ruangan staff umum dinas perhubungan kota pekanbaru

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan penelitian tentang optimalisasi tugas dinas perhubungan dalam menertibkan kendaraan bertonase berat di kota pekanbaru adapun kesimpulan dari hasil penelitian yang telah peneliti lakukan dapat dilihat sebagai berikut ini:

1. Tujuan

Dari kondisi dilapangan banyak sekali ditemukan ketidaksesuaian dalam pelaksanaan dilapangan dimana masih ditemukan kecurangan yang seharusnya dapat diminimalisir seperti beban maksimal dalam over loading yang diatur dalam Perda No 2 tahun 2009 dimana beban maksimal adalah 3 ton tetapi yang terjadi di lapangan beban bisa melebihi dari 3 ton dan bisa mencapai 4 atau 5 ton.

2. Alternati Keputusan

Berdasarkan keputusan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan kota Pekanbaru yang didasari oleh SK Walikota Nomor 649 Tahun 2019 dimana rute, dan jam lalulintas kendaraan bertonase besar seharusnya melalui jalan kubang raya tetapi berdasarkan temuan dilapangan masih banyaknya kendaraan-kendaraan bertonase besar melewati jalur yang tidak seharusnya mereka lalui yaitu jalan soekarono hatta dan panam sekitarnya.

3. Sumber Daya

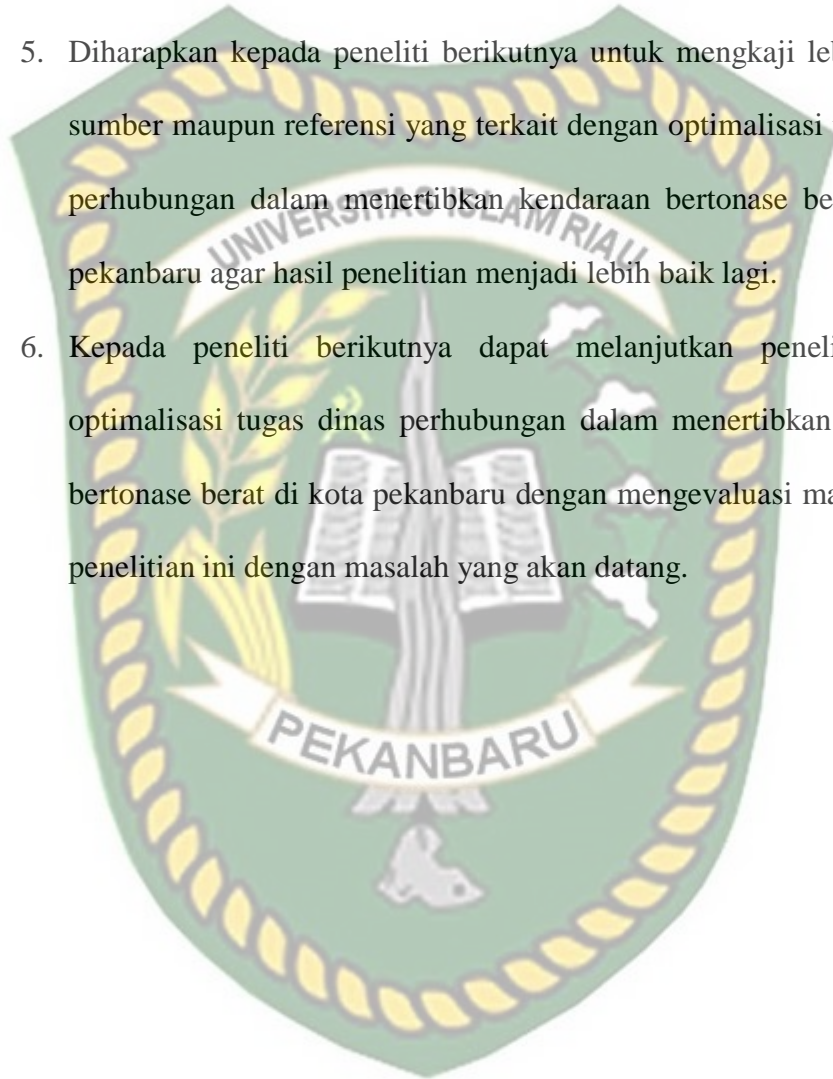
Apabila bercermin pada sudut pandang pihak ketiga ataupun pengendara dimana mereka melakukan Tindakan yang menurut mereka benar dimana mereka sudah melalui jalur yang biasa mereka lalui dan tidak melanggar peraturan yang berlaku adapun Tindakan dalam mengambil keputusan demi meminimalisir kesalahan adalah melalui komunikasi dengan beberapa pihak terkait dan terlibat dalam Tindakan tersebut.

B. Saran

Adapun saran yang dapat peneliti berikan berdasarkan hasil penelitian yang sudah peneliti lakukan dilapangan dapat dilihat sebagai berikut ini:

1. Disarankan kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk lebih gencar melakukan sosialisasi mengenai kendaraan overload sehingga dapat meminimalisir kesalahan dan kendala dalam penanganan kendaraan overload dan membuat kendaraan ataupun masyarakat menjadi lebih tentram.
2. Disarankan kepada pemerintah pusat untuk lebih memerhatikan kebutuhan yang terdapat di daerah sehingga dapat menunjang penanganan di daerah secara langsung tanpa campur tangan pusat
3. Diharapkan untuk Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk lebih gencar melakukan operasi gabungan dengan instansi Kepolisian Atau Tentara Nasional Indonesia sehingga dapat meminimalisir kendaraan bertonasi berat masuk kota

4. Disarankan kepada pelaku ataupun sopir truck agar menjadi lebih taat dan paham dalam pertaturan yang berlaku di daerah tertentu sehingga tidak mencelakau tempat ataupun masyarakat didaerah tersebut.
5. Diharapkan kepada peneliti berikutnya untuk mengkaji lebih banyak sumber maupun referensi yang terkait dengan optimalisasi tugas dinas perhubungan dalam menertibkan kendaraan bertonase berat di kota pekanbaru agar hasil penelitian menjadi lebih baik lagi.
6. Kepada peneliti berikutnya dapat melanjutkan peneliti tentang optimalisasi tugas dinas perhubungan dalam menertibkan kendaraan bertonase berat di kota pekanbaru dengan mengevaluasi masalah pada penelitian ini dengan masalah yang akan datang.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR KEPUSTAKAAN

A. Buku-buku

- Abdul Wahab, Solichin, 2008, Analisis Kebijakan dari formula ke Implementasi Kebijakan Negara, Jakarta : Pt. Bumi Aksara.
- Agustino, Leo. 2012. Dasar Kebijakan Publik . Bandung : Alfabeta.
- Agus Dwiyanto. (2015). Mewujudkan Good Governance. Yogyakarta:UGMpress.
- Ali, Faried dan Syamsu Alam. 2012. Study Kebijakan Pemerintahan. Bandung: PT Refika Aditama.
- Atep Adya Barata. (2016). Dasar-dasar Pelayanan Prima. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Bungin, Burhan. 2007. Penelitian Kualitatif Edisi Pertama. Jakarta. Kencana Preneda Media Group.
- Darwis. 2000. Dasar-Dasar Manajemen (Suatu Pengantar). Pekanbaru: UNRI
- Ermaya Suradinata, Pemimpin dan Kepemimpinan Pemerintah, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2007.
- Handoko, T. Hani. 2003. Menejemen. Yogyakarta. BPFE-Yogyakarta.
- Hasibuan, Melayu. 2005. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta. Bumi Aksara.
- Herujito, Yayat M. 2004. Dasar-Dasar Manajemen. Jakarta. Penerbit. PT Grasindo.
- Islamy, Irfan. 1997. Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara. Jakarta: Bumi Askara
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (2006).
- Rasyid, 2000, Makna Pemerintahan, PT. Mutiara Sumber Widya, jakarta
- Sembiring, Masana. 2012. Budaya dan Kinerja Organisasi. Bandung: Fokus Media
- Setiawan, Salam. 2004. Manajemen Pemerintahan Indonesia. Jakarta. Jembatan.
- Sidik, Machfud, 2001, Optimalisasi Pajak Daerah Dan Retribusi Daerah Dalam Rangka Meningkatkan Kemampuan Keuangan Daerah, Artikel hlm 8.
- Sugiyono, 2015. Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitati Kualitatif, dan R&D. Bandung : Alfabeta
- Sumaryadi, I Nyoman. 2010. Sosiologi Pemerintahan (Dari perspektif Pelayanan, Pemberdayaan, Interaksi, dan Sistem Kepemimpinan Pemerintahan Indonesia). Bogor: Ghalia Indonesia.
- Winardi.1999. Pengantar Manajemen Penjualan. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

B. Jurnal

Anugerah,.Daitia Gesaki.2018.Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat Di Jalan Umum Kota Pekanbaru.

Ningsih,Syafria.2015.Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat).

R.Yuangraini,Yola.2015.Efektivitas Pelaksanaan Penertiban Truk Bertonase Berat Di Kota Pekanbaru.

C. DOKUMENTASI

Peraturan Daerah No 7 Tahun 2005 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Muatan Lebih

Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru

Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 5 Tahun 2013 Tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus.

Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 7 Tahun 2005 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Muatan Lebih.

Peraturan Daerah Provinsi Riau No.5 tahun 2013 Tentang Pengaturan Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus

Undang–Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah

Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan