



YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM RIAU

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK

**IMPLEMENTASI PERMENHUB PM 12 TAHUN 2019 TENTANG
PERLINDUNGAN KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR
YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT
(STUDI PENGEMUDI GOJEK DI PEKANBARU)**

SKRIPSI

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



GUSTI MADIA AMARTA

NPM : 157310297

PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN

PEKANBARU

2022

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN USULAN PENELITIAN

Nama : Gusti Madia Amarta

Npm : 157310297

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)

Judul Usulan Penelitian :

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Studi Pengemudi Gojek di Pekanbaru)

Format sistematika dan pembahasan masing-masing materi dalam usulan penelitian ini telah dipelajari dan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan normatif dan kriteria metode penelitian ilmiah, oleh karena itu dinilai layak serta dapat disetujui untuk diseminarkan.

Pekanbaru, April 2022

Yang Menyetujui

Program Studi Ilmu Pemerintahan

Pembimbing

Ketua,

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

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

SURAT PERNYATAAN

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

Nama : Gusti Madia Amarta
NPM : 157310297
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Judul UP : Implementasi Peraturan Menti Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Studi Pengemudi Gojek di Pekanbaru)

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian konferensif 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 palagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulisan karya ilmiah.
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administrasi, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas dan Universitas
3. Bahwa, apabila dikemudian hari ditemukan dan terbukti secara sah bahwa saya ternyata melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut diatas, maka saya menyatakan bersedia menerima saksi 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.

Pekanbaru, April 2022

Pernyataan,

Gusti Madia Amarta



KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, kerana berkat rahmat dan karunianya penulis dapat menyelesaikan usulan penelitian ini dengan judul “Impementasi Pemenhub PM 12 Ttahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Studi Pengemudi Gojek Di Pekanbaru)” dalam penyelesaian usulan penelitian ini penulis banyak mendapat bantuan, baik berupa waktu , tenaga kritik, dan saran serta diskusi dari pihak-pihak yang kompeten dan berdedikasi demi kesempurnaan penulisan sebuah karya ilmiah yang dimuat dalam sebuah usulan penelitian. Dan pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syarinaldi, SH.,M.CL selaku Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis dalam membina ilmu pada Lembaga Pendidikan yang beliau pimpin.
2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si Selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik.
3. Bapak Dr. Ranggi Ade Febrian, S.IP, M.Si selaku Ketua Program Studi Ilmu Pemerintahan yang telah bersedia memberikan segala pengetahuan dan memperluas wawasan.
4. Bapak Andriyus Sos, M.Si selaku sekretaris Prodi Ilmu Pemerintaham yang telah banyak memberikan segala pengetahuan dan memperluas wawasan



5. Bapak Dr. Ranggi Ade Febrian , S.IP.,M.Si sebagai pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis terutama pada proses bimbingan berlangsung.
6. Bapak dan ibu dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Islam Riau khususnya Program Studi Ilmu Pemerintahan yang telah banyak memberikan Ilmu Pengetahuan kepada penulis selama belajar di Universitas Islam Riau.
7. Karyawan / ti Program Studi Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Riau serta seluruh Staf perpustakaan Universitas Islam Riau yang telah membantu dan memberikan data yang dibutuhkan oleh penulis khusus dalam adminitrasi.
8. *Driver* Gojek Pekanbaru yang telah memberikan informasi tentang Gojek di Pekanbaru.

Pekanbaru, 2022

Penulis

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU

Gusti Madia Amarta

DAFTAR ISI

PERSETUJUAN USULAN	i
SURAT PERNYATAAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iii
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	9
BAB II STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PEMIKIRAN.....	11
A. STUDI KEPUSTAKAAN	11
1. Konsep Pemerintah.....	11
2. Konsep Ilmu Pemerintahan.....	12
3. Model Kebijaksanaan Pemerintah.....	14
4. Konsep Implementasi dan Kebijakan.....	16
a. Definisi Implementasi.....	16
b. Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan.....	18
c. Tahap – tahap dalam proses implementasi.....	20
d. Definisi Kebijakan	21
e. Tahap-tahap Kebijakan Publik	23



5. Pemerintah Daerah	24
6. Asas – Asas Pelaksanaan Pemerintah Daerah	25
a. Asas Desentralisasi	25
b. Asas Dekonsentrasi.....	26
c. Asas Tujuan Pembantuan.....	27
7. Peraturan Menteri Perhubungan PM 12 Tahun 2019.....	29
8. Konsep Pengemudi.....	34
a. Definisi Pengemudi.....	34
b. Persyaratan Menjadi Mitra Pengemudi Gojek	35
B. Penelitian Terdahulu.....	36
C. Kerangka Pemikiran	37
D. Konsep Operasional	39
E. Operasional Variabel	40
BAB III METODE PENELITIAN	43
A. Tipe Penelitian	43
B. Lokasi Penelitian.....	44
C. Informan Penlitian.....	44
D. Jenis dan Sumber Data	46
E. Teknik Pengumpulan Data	47
F. Teknik Analisis Data	48
G. Jadwal Kegiatan	49-50



BAB IV GAMBARAN UMUM DAN LOKASI PENELITIAN 51

- A. Gojek Pekanbaru 51
 - 1. Sejarah singkat gojek pekanbaru 51-54
 - 2. Visi dan Misi gojek pekanbaru 55
 - 3. Struktur Gojek pekanbaru 55-56
- B. Lokasi Penelitian Marpoyan Damai 57
 - 1. Profil Kelurahan 57
 - 2. Data Kependudukan, luas iklim dan kelurahan Maharatu 58

BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN..... 59

- A. Identitas Informan 59
 - 1. Identitas berdasarkan Jenis kelamin 59
 - 2. Identitas berdasarkan Usia 60
 - 3. Identitas berdasarkan Tingkat Pendidikan 61
- B. Implementasi Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 62
 - 1. Komunikasi 63
 - 2. Sumber daya 65
 - 3. Disposisi 69
 - 4. Struktur Birokrasi 73
- C. Faktor Penghambat Implementasi Permenhub Nomor 12 Tahun 2019 75-76

BAB VI PENUTUP 77

- A. Kesimpulan 77



B. Saran	78
----------------	----

DAFTAR PUSTAKA.....	80
----------------------------	-----------



UNIVERSITAS ISLAM RIAU



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Penelitian Terdahulu.....	36
Tabel 2.2	Operasional Variabel	40
Tabel 3.1	Data Informan	45
Tabel 3.2	Jadwal Waktu dan Kegiatan Penelitian	49
Tabel 5.1	Identitasi Informan berdasarkan Jenis kelamin.....	60
Tabel 5.2	Identitas Informan berdasarkan Usia.....	61
Tabel 5.3	Identitas Informan berdasarkan Tingkat Pendidikan.....	62

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Tahap-Tahap Kebijakan.....	24
Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran	38
Gambar 4.1 Struktur Kantor Gojek Pekanbaru	56
Gambar 5.4 Struktur Birokrasi Permenhub di Pekanbaru	74

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**



DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:
PERPUSTAKAAN SOEMAN HS
UNIVERSITAS ISLAM RIAU



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Keselamatan berkendara merupakan sebuah kampanye yang terus digalakan di Indonesia. Mengutip dari Wordatlas, Indonesia merupakan salah satu negara yang menggunakan sepeda motor terbesar saat ini, tapi sayangnya banyak pengguna kendaraan sepeda motor ini menjadi tidak memperhatikan keselamatan dalam berkendara. Kurangnya kesadaran *safety riding* seharusnya ditingkatkan oleh semua pengguna kendaraan sepeda motor untuk menghindari kecelakaan dalam berkendara.

Kesadaran keselamatan berkendara di Indonesia sendiri masih sangat kurang dan masih harus ditingkatkan. Dengan keselamatan berkendara, tentunya angka kematian akibat kecelakaan akan berkurang. Oleh karena itu untuk mengantisipasi kecelakaan berkendara khususnya sepeda motor tidak hanya dilakukan oleh pengguna itu sendiri, tetapi juga harus diawasi dan dibatasi oleh Pemerintah.

Dalam hal ini pemerintah sudah berupaya mengeluarkan berbagai peraturan lalu lintas yang bisa menambahkan kesadaran keselamatan berkendara. Seperti yang kita ketahui Pemerintah telah mengeluarkan Undang – undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan pasal 57 ayat 2 dan pasal 106 ayat 8, mengharuskan pengendara sepeda motor di Indonesia menggunakan Helm SNI. Sanksi



pelanggarannya adalah pidana kurungan paling lama satu bulan, atau denda paling banyak Rp.250.000,-.

Pemerintah juga telah mengeluarkan kebijakan tentang perlindungan keselamatan dalam berkendara, yang terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 Yang digunakan untuk kepentingan masyarakat atau publik. Kebijakan publik artinya kebijakan untuk umum dan menyangkut kepentingan masyarakat umum. Kepentingan masyarakat menyangkut juga tentang banyak orang, salah satunya dengan adanya kebijakan Pemerintah dalam membuat peraturan yang tidak merugikan masyarakat atau orang banyak. Peraturan Menteri Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat diluncurkan Kementerian Perhubungan pada tanggal 11 Maret 2019 yang di syahkan oleh Menteri Perhubungan Bapak Budi Karya Sumadi di Jakarta dan diundangkan oleh Dirjen Peraturan Perundang-undangan Bapak Widodo Ekatjahjana.

Kota Pekanbaru adalah ibu kota provinsi Riau, yang mana di kota ini telah banyak mengalami banyak perubahan dan perkembangan baik dari segi ekonomi, pembangunan, jumlah penduduk, dan pastinya juga dengan fasilitas transportasi yang semakin memadai di kota ini. Banyaknya jenis transportasi di kota ini semakin memudahkan masyarakat untuk beraktivitas sehari-harinya. Salah satunya transportasi angkutan umum yang sedang ramai digunakan oleh masyarakat pekanbaru adalah transportasi ojek *online*, yang mana dalam penggunaannya cukup melalui aplikasi yang diunduh di

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

handphone setiap penggunanya. Aplikasi ojek *online* yang pertama hadir di kota Pekanbaru adalah Gojek. Aplikasi gojek mulai beroperasi sejak tanggal 1 April 2017.

Gojek adalah salah satu perusahaan angkutan umum berbasis *online* yang dikelola oleh PT. Gojek Indonesia. Keberadaannya di Kota Pekanbaru saat itu sudah memiliki kantor perwakilan yang beralamat di Komplek Perkantoran Sudirman Square A-5, jalan sudirman Pekanbaru. Namun adanya transportasi ojek *online* ini menimbulkan banyak permasalahan, salah satunya terkait dengan keselamatan dan keamanan baik untuk pengemudi dan penumpangnya. Dalam mengatasi permasalahan tersebut pihak gojek Indonesia telah memberikan pelatihan bersama dengan Rifat Drive Labs (RDL) demi meningkatkan kualitas pengemudi (*driver*) gojek seluruh indonesia terutama di Pekanbaru Riau. Rifat Drive Labs adalah sebuah konsultan keselamatan berkendara yang didirikan oleh Rifat sungkar. Pelatihan ini juga berbagi ilmu terkait cara menghemat energi, mengurangi polusi, memperpanjang umur kendaraan, memaksimalkan fitur-fitur yang ada dalam kendaraan, serta mengurangi resiko kecelakaan.

Kehadiran layanan transportasi ojek *online* (ojol) semakin dibutuhkan masyarakat, baik untuk penggunanya maupun untuk pengemudinya (*driver*), Namun sayangnya kehadiran ojek *online* (ojol) di Indonesia tidak memiliki izin operasional yang resmi dalam perundang-undangan, dan belum memiliki badan hukum juga, sedangkan untuk saat ini yang tersedia hanya izin aplikasi (aplikator) sehingga status pengemudi dan pihak gojek (aplikator) hanya





sebatas mitra. Selama keduanya terkait dalam ikatan kemitraan ternyata banyak menimbulkan permasalahan seperti pemutusan mitra atau *suspend* sepihak oleh pihak aplikator terhadap mitra pengemudinya tanpa ada pemberitahuan sebelumnya, masalah lainnya adalah penentuan secara sepihak terkait pemberian informasi tentang tingkat kesalahan yang telah dilakukan oleh mitra pengemudi dan pemberian peringatan sesuai tingkat pelanggaran. Selanjutnya penentuan secara sepihak terkait dengan pengembalian saldo mitra pengemudi apabila mereka mengalami putus mitra atau *suspend*.

Terkait permasalahan skema kerja sama atau kemitraan pihak aplikasi (gojek) dengan mitra pengemudi (*driver*) sebenarnya sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat namun dalam implementasinya masih belum jelas apakah sudah benar diterapkan oleh pihak aplikator atau masih sama seperti sebelumnya.

Untuk memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan keteraturan terhadap pengguna sepeda motor untuk kepentingan masyarakat telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dalam Pasal 3 ayat 1 dan 2 yang dijelaskan sebagai berikut :

1. Sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat meliputi :
 - a. Kendaraan bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

ISLAM RIAU



b. Kendaraan bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping, atau

c. Kendaraan bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumah-rumah

2. Penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi aspek:

- a. Keselamatan;
- b. Keamanan;
- c. Kenyamanan;
- d. Keterjangkauan; dan
- e. Keteraturan.

Sedangkan faktor keamanan yang harus diikuti oleh pengemudi dalam membawa penumpang menggunakan kendaraan bermotor harus memenuhi 4 (empat) faktor keamanan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 dalam pasal 5 hingga pasal 8 yaitu:

1. Faktor keamanan

Yaitu dilarang membawa senjata tajam bagi pengemudi dan penumpang.

2. Bagi perusahaan aplikasi harus

a. Mencantumkan identitas penumpang yang melakukan pemesanan melalui aplikasi.

b. Identitas pengemudi dan sepeda motor yang tercantum dalam aplikasi harus sesuai dengan pengemudi dan sepeda motor yang melayani.

c. Menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam dengan tulisan putih sesuai data di aplikasi.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



- d. Dilengkapi surat tanda nomor kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- e. Mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan didalam aplikasi.
- f. Melengkapi aplikasi dengan fitur tombol darurat (*Panic button*) bagi penemudi dan penumpang.
- g. Dalam hal pengemudi mengangkut penumpang yang tidak sesuai aplikasi, harus ada pernyataan data pemilik akun.

3. Faktor kenyamanan

- a. Pengemudi menggunakan pakai sopan, bersih, dan rapi.
- b. Pengemudi berperilaku sopan.
- c. Pengemudi dilarang merokok dan melakukan aktivitas lain yang mengganggu konsentrasi ketika sedang mengendarai sepeda motor.

4. Faktor keterjangkauan

- a. Pengemudi memberikan pelayanan kepada penumpang menuju titik tujuan sesuai dengan kesepakatan dengan alamat.
- b. Pengemudi mengenakan biaya jasa sesuai dengan kesepakatan atau yang tercantum di dalam aplikasi.

5. Faktor keteraturan

- a. Pengemudi harus berhenti parkir, menaikn, dan menurunkan penumpang di tempat yang aman dan tidak mengganggu kelancara lalu lintas

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



b. Bagi pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, *shelter* harus disediakan oleh perusahaan aplikasi.

c. Perusahaan aplikasi harus melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra pengemudi terkait kepatuhan dan keselamatan berlalu lintas.

Dalam Permenhub itu terdapat dua Instansi yang memiliki kewenangan dalam pelaksanaannya yaitu :

1. Dinas Perhubungan (Dishub) merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan dibawah dan bertanggung jawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Adapun tugas dan fungsi Dinas perhubungan adalah sebagai berikut :

- a. Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
- c. Persyaratan teknis dan layak jalan Kendaraan Bermotor
- d. Perizinan Angkutan Umum
- e. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- f. Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, dan
- g. Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelayakan jalan kendaraan bermotor yang

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



memerlukan keahlian dan / atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang.

2. Polisi Lalu Lintas (Polantas) adalah unsur pelaksana atau suatu unit kerja dibawah naungan Kepolisian Republik Indonesia yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup penjagaan, pengaturan, pengawalan, dan patroli, pendidikan masyarakat dan rekayasa lalu lintas dan penegak hukum dalam bidang lalu lintas, guna memelihara keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 dibuat untuk dipatuhi oleh semua pengguna sepeda motor yang ada di Indonesia khususnya di Pekanbaru, namun aturan-aturan tersebut sering diabaikan dan dilanggar oleh beberapa pihak / masyarakat pengguna sepeda motor yang ada di Pekanbaru sehingga banyak terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 531 nyawa melayang yang terjadi di sepanjang Tahun 2020 ini berdasarkan data di www.riapos.jawapos.com tanggal 30 bulan Desember tahun 2020 dengan rincian yaitu terdapat 1.160 kasus, angka ini turun 18 persen dengan jumlah pengurangan 249 kasus dibandingkan tahun sebelumnya.

Permasalahan yang penulis lihat terkait ketidak sesuaian Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 di lingkungan masyarakat yaitu;

1. Tidak menggunakan Helm SNI disaat mengemudi,
2. Tidak menggunakan lampu sen saat akan berbelok ditikungan,
3. Tidak memberikan aba-aba/kode saat berhenti mendadak dijalanan,

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



4. Melanggar lampu lalu lintas

5. Menggunakan telepon genggam saat mengemudi, dan yang lainnya.

Sedangkan dalam lingkungan pengemudi Gojek di Pekanbaru yang penulis lihat lebih tertib dan beraturan, hal itu terlihat saat mereka mengemudi kendaraan sepeda motor di jalanan. Padahal Peraturan Menteri Perhubungan itu dibuat untuk keseluruhan masyarakat bukan hanya untuk ojol saja.

Berdasarkan fenomena di atas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut dan mengangkat penelitian ini dengan judul :
 “Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat (Studi Pengemudi Gojek di Pekanbaru)”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan apa yang telah penulis uraikan diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti dan mengetahui :

“Bagaimana Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Di Gunakan Masyarakat Di Pekanbaru ?

C. Tujuan Dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan penelitian

Adapun tujuan penelitian ini ialah :

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



- a. Untuk Mengetahui Bagaimana Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Di Pekanbaru
- b. Untuk Mengetahui Faktor Pendukung dan Penghambat Impelementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Di Pekanbaru
- c. Untuk Mengetahui Jumlah Pengemudi Gojek di Pekanbaru

2. Kegunaan penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini ialah sebagai berikut :

- a. Secara akademi, penelitian ini berguna untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi pengembangan ilmu pengetahuan.
- b. Secara teoritis penelitian ini berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan tentang ilmu pemerintahan khususnya berkaitan dengan Peranan Menteri Perhubungan Dalam Keselamatan Berkendaraan Untuk Pengemudi Gojek dan Penumpang nya
- c. Secara praktis penelitian ini dapat memberikan masukan terhadap pemerintah terkait dengan peranan menteri perhubungan dalam perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepekerjaan masyarakat kota pekanbaru

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



BAB II

STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR

A. Studi kepustakaan

Untuk mempermudah penulis untuk melakukan penulis dalam melakukan suatu penelitian, maka penulis menggunakan beberapa konsep dengan teoritis yang eratnya kaitannya dengan penelitian yang akan penulis teliti diantaranya :

1. Konsep Pemerintah

Dalam Bahasa Indonesia, Pemerintah disebut juga sebagai penyelenggara negara. Secara umum, pemerintah diartikan sebagai kelompok orang yang memiliki wewenang dan kekuasaan mengatur kehidupan sosial, ekonomi, dan politik.

Menurut kamus Besar Bahasa Indonesia, pemerintah yaitu badan tertinggi yang memerintah suatu negara. Diartikan juga sebagai system untuk menjalankan wewenang dan kekuasaan mengatur kehidupan sosial, ekonomi, dan politik.

Dalam buku Ilmu Pemerintahan karya Syafiie (2007;33) Bintoro menyebutkan peranan dan fungsi pemerintah sebagai perencanaan serta fungsi pemerintah terhadap perkembangan masyarakat, tergantung oleh beberapa hal. Yang pertama adalah filsafat hidup kemasyarakatan dan filsafat politik masyarakat tersebut. Ada negara-negara yang memberi kebebasan yang cukup besar kepada anggota-anggota masyarakat untuk menumbuhkan



perkembangan masyarakat, sehingga pemerintah diharapkan tidak terlalu banyak campur dalam kegiatan masyarakat itu sendiri. Namun ada pula negara-negara di mana filsafat hidup bangsanya menghendaki negara dan pemerintah memimpin dan bahkan mengurus hampir segala sesuatu dalam kehidupan masyarakat bangsa tersebut.

Prajudi juga menyampaikan bahwa tugas pemerintah adalah antara lain tata usaha negara, rumah tangga negara, pemerintahan, pembangunan dan pelestarian lingkungan hidup. Sedangkan fungsi pemerintahan adalah pengaturan, pembinaan masyarakat, kepolisian dan peradilan. Karena tugas-tugas pemerintah adalah tugas-tugas negara yang dibebankan kepada pemerintah. Tugas-tugas negara lainnya dibebankan kepada Badan Konstitusi (MPR), Pengawasan politik dan legislative (DPR), pengawas finansial (Bapeka), konsultatif (DPA), dan yudikatif (MA). Dalam hal ini terlihat bahwa yang dimaksud dengan tugas negara adalah tugas pemerintah dalam arti luas.

2. Konsep Ilmu Pemerintahan

Menurut Musanef dalam buku ilmu pemerintahan (2007:32) ilmu pemerintahan dapat didefinisikan sebagai berikut :

1. Suatu ilmu yang dapat menguasai dan memimpin serta menyelidiki unsur-unsur dinas, berhubungan dengan keserasian kedalam dan hubungan antara dinas-dinas itu dengan masyarakat yang kepentingannya diwakili oleh dinas itu, atau

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



2. Suatu ilmu yang menyelidiki bagaimana mencari orang yang terbaik dari setiap dinas umum sebagai suatu kebulatan yang menyelidiki secara sistematis problema-problema sentralisasi, desentralisasi, koordinasi pengawasan ke dalam dan keluar atau
3. Suatu ilmu pengetahuan yang menyelidiki bagaimana hubungan antara pemerintah dan yang diperintah, dapat diatur sedemikian rupa sehingga dapat dihindari timbulnya pertentangan-pertentangan antara pihak yang satu dengan pihak yang lain, dan mengusahakan agar terdapat keserasian pendapat serta daya tindak yang efektif dan efisien dalam pemerintah, atau
4. Ilmu yang diterapkan dan mengadakan penyelidikan dinas umum dalam arti yang seluas-luasnya, baik terhadap susunan, maupun organisasi alat yang menyelenggarakan tugas penguasa, sehingga diperoleh metode-metode bekerja yang setepat-tepatnya untuk mencapai tujuan negara.

Rosenthal berpendapat bahwa ilmu pemerintahan adalah ilmu yang menggeluti studi tentang kinerja internal dan eksternal dari struktur-struktur dan proses-proses pemerintahan umum. Pemerintahan umum dapat didefinisikan sebagai keseluruhan struktur dan proses dimana keputusan-keputusan yang mengikat diambil.

Sedangkan Brasz mendefinisikan pemerintahan umum adalah sebagaimana yang menjadi kompetensi dari berbagai instansi milik penguasa, yang didalam kehidupan modern sekarang ini, memainkan peranan yang

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



sangat penting. Pemerintahan sebagai fungsi daripada negara didalam semua perwujudan (mulai dari negara itu sendiri, propinsi, kabupaten, kota praja, wilayah perairan, organisasi, perusahaan milik pemerintah, sampai pada semua Lembaga-lembaga lain yang berfungsi sebagai Lembaga publik).

3. Model Kebijakan Pemerintah

Didalam buku Ilmu Pemerintahan karya Syafiie (2013:169) ada beberapa model yang dipergunakan dalam pembuatan *public policy* (kebijakan pemerintah) yaitu sebagai berikut :

1. Model Elite

Yaitu pembentukan *public policy* hanya berada pada sebagian kelompok orang-orang tertentu yang sedang berkuasa.

2. Model Kelompok

Berlainan dengan model elit yang dikuasai oleh kelompok tertentu yang berkuasa maka pada model ini terdapat beberapa kelompok kepentingan (*interest grup*) yang saling berebutan mencari posisi dominan.

3. Model kelembagaan

Yang dimaksud dengan kelembagaan disini adalah kelembagaan pemerintah. Yang masuk dalam lembaga-lembaga pemerintah seperti esekutif (presiden, menteri-menteri dan departemennya), lembaga

legislatif (parlemen), lembaga yudikatif, pemerintah daerah dan lain-lain.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



4. Model Proses

Model ini merupakan rangkaian kegiatan politik mulai dari identifikasi masalah, perumusan usul pengesahan kebijaksanaan, pelaksanaan dan evaluasinya.

5. Model Rasialisme

Model ini bermaksud untuk mencapai tujuan secara efisien, dengan demikian dalam model ini segala sesuatu dirancang dengan tepat, untuk meningkatkan hasil bersihnya.

6. Model Inkriminalisme

Model ini berpatokan pada kegiatan masa lalu dengan sedikit perubahan.

7. Model Sistem

Model ini beranjak dari memperhatikan desakan-desakan lingkungan yang antara lain berisi tuntutan, dukungan, hambatan, tantangan, rintangan, gangguan, pujian, kebutuhan atau keperluan dan lain-lain yang mempengaruhi *public policy*.

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



4. Konsep Implementasi dan Kebijakan

a. Definisi Implementasi

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia Implementasi adalah pelaksanaan, penerapan, pertemuan kedua ini bermaksud mencari bentuk tentang hal yang disepakati dulu. Implementasi berasal dari Bahasa Inggris yaitu *to implement* yang berarti mengimplementasikan. Implementasi merupakan penyediaan sarana untuk melaksanakan sesuatu yang menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu.

Didalam buku dasar-dasar kebijakan publik karya Leo Agustino (2014:138) para ahli mendefinisikan implementasi sebagai berikut :

1. Daniel Mazmanian dan Paul Sabatier mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai Pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berupa berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasi.
2. Van Meter dan Van Horn mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



Dari definisi tersebut diatas dapat diketahui bahwa implementasikan kebijakan menyangkut tiga hal, yaitu :

- (1) adanya tujuan atau sasaran kebijakan;
- (2) adanya aktivitasnya atau kegiatan pencapaian tujuan; dan
- (3) adanya hasil kegiatan.

Berdasarkan uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa implementasi merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan hasil sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri.

Dikutip dari Jurnal Administrasi publik oleh Haedar Akib, Grindle (1980:7) memberikan pernyataan bahwa Implementasi merupakan proses umum tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu. Proses implementasi baru akan dimulai apabila tujuan dan sasaran telah ditetapkan, program kegiatan telah tersusun dan dana telah siap dan disalurkan untuk mencapai sasaran.

Menurut Teori implementasi Kebijakan George Edward III (1980) Implementasi kebijakan merupakan proses yang krusial karena seberapa baiknya suatu kebijakan kalau tidak dipersiapkn dan direncanakan dengan baik implementasinya maka apa yang menjadi tujuan kebijakan publik tidak akan terwujud.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



b. Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Menurut George (1980) dalam buku Leo agustino (2006:132) terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi kebijakan yaitu :

1. Komunikasi

Menurut edward komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Untuk mengukur keberhasilan variabel komunikasi tersebut terdapat tiga indikator yang dapat digunakan yaitu :

- a. Transmisi ; penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (miskomunikasi), hal ini disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi sehingga apa yang diharapkan terdistorsi di tengah jalan.
- b. Kejelasan ; komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan haruslah jelas dan tidak membingungkan.
- c. Konsistensi ; perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten

2. Sumber daya adapun indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen yaitu :

1. Staf
2. Informasi



3. Wewenang

4. Fasilitas

3. Disposisi (Sikap)

hal penting yang perlu dicermati dalam variabel disposisi adalah :

1. Efek Disposisi ; Disposisi atau sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan-kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi. Oleh karena itu, pemilihan dan pengangkatan personil pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan; lebih khusus lagi pada kepentingan warga.
2. Melakukan pengaturan Birokrasi, dalam konteks ini Edward mensyaratkan bahwa implementasi kebijakan harus dilihat juga dalam hal pengaturan birokrasi, ini merujuk pada penunjukan dan pengangkatan staf dalam birokrasi yang sesuai dengan kemampuan, kapabilitas dan kompetensinya.
3. Insentif ; Edward menyatakan bahwa salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah kecenderungan para pelaksana adalah dengan memanipulatif insentif.

4. Struktur birokrasi

Menurut Edward terdapat dua karakteristik untuk mendorong kinerja

struktur birokrasi kearah yang lebih baik yaitu :



1. Membuat Standar Operating Procedure (SOPs) yang lebih fleksibel, SOPs adalah suatu prosedur atau aktivitas terencana rutin yang memungkinkan para pegawai untuk melaksanakan kegiatan-kegiatannya pada setiap harinya sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.
2. Melaksanakan fragmentasi, tujuannya untuk menyebar tanggung jawab pelbagai aktivitas, kegiatan atau program pada beberapa unit kerja yang sesuai dengan bidangnya masing-masing.

c. Tahap-Tahap dalam Proses Implementasi

Selain faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan ada beberapa tahapan-tahapan dalam proses implementasi kebijakan yaitu :

1. Output-output kebijakan (keputusan-keputusan) dari badan pelaksana
2. Kepatuhan kelompok-kelompok sasaran terhadap keputusan tersebut
3. Dampak nyata keputusan-keputusan badan-badan pelaksana
4. Persepsi terhadap dampak keputusan-keputusan tersebut
5. Evaluasi sistem politik terhadap undang-undang, baik berupa perbaikan-perbaikan mendasar atau upaya untuk melaksanakan perbaikan dalam muatan / isinya.

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



d. Definisi Kebijakan

Wilson (2006) dikutip dalam buku solichin abdul wahab (2014:13) merumuskan kebijakan publik sebagai tindakan-tindakan, tujuan-tujuan dan pernyataan-pernyataan pemerintah mengenai masalah-masalah tertentu, langkah-langkah yang telah/sedang diambil (atau gagal diambil) untuk diimplementasikan, dan penjelasan-penjelasan yang diberikan oleh mereka mengenai apa yang telah terjadi (atau tidak terjadi).

Pakar Inggris, W.I. Jenkins (1978;15) merumuskan kebijakan publik sebagai serangkaian keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik atau sekelompok aktor, berkenaan dengan tujuan yang telah dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu situasi.

Definisi lain juga diajukan oleh Eulau & Prewitt (1973;465) dalam buku karya Leo agustino yang menyatakan “kebijakan adalah keputusan tetap yang dicirikan oleh konsistensi dan pengulangan tingkah laku dari mereka yang membuat dan dari mereka yang mematuhi keputusan tersebut.

Sementara itu, Anderson (1990;3) mendefinisikan kebijakan publik adalah serangkaian kegiatan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang atau kelompok aktor yang berhubungan dengan permasalahan atau sesuatu hal yang diperhatikan.

Sedangkan menurut William N. Dunn (2003;132), kebijakan publik adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah.



Dari semua definisi kebijakan publik diatas dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik mempunyai beberapa karakteristik utama.

1. Kebijakan publik merupakan suatu tindakan yang memiliki maksud dan tujuan tertentu, kebijakan tidak bersifat acak, tetapi mempunyai sasaran dan berorientasi pada tujuan
2. Kebijakan publik dibuat oleh pihak yang berwenang
3. Kebijakan publik pada dasarnya merupakan keputusan yang simultan dan bukan keputusan yang terpisah-pisah.
4. Kebijakan merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dan bukan apa yang hendak dikerjakan oleh pemerintah.
5. Kebijakan publik bisa bersifat populer (pemberian insentif, pelaksanaan bantuan keuangan kepada rakyat miskin dan lainnya) tetapi juga dapat tidak populer (pencabutan subsidi, penerapan suku bunga tinggi dan sebagainya).
6. Kebijakan dapat berbentuk positif maupun negatif, untuk yang positif kebijakan melibatkan tindakan untuk menangani suatu masalah sedangkan yang negatif kebijakakan dapat melibatkan suatu keputusan untuk tidak melakukan suatu keputusan untuk tidak melakukan suatu tindakan atau mengerjakan apapun.
7. Kebijakan didasarkan atas aturan hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

ISLAM RIAU



e. Tahap – Tahap Kebijakan Publik

Tahap-tahap kebijakan publik menurut William Dun dalam bukunya yang berjudul Pengantar analisis kebijakan (2003:24) adalah sebagai berikut:

1. Tahap Penyusunan Agenda

Para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda publik. Banyak masalah tidak disentuh sama sekali, sementara lainnya ditunda untuk waktu lama

2. Formulasi Kebijakan

Para pejabat merumuskan alternatif kebijakan untuk mengatasi masalah. Alternatif kebijakan melihat perlunya membuat perintah eksekutif, keputusan peradilan, dan tindakan legislatif.

3. Adopsi Kebijakan

Alternatif kebijakan yang diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsesus di antara direktur lembaga atau keputusan peradilan.

4. Implementasi Kebijakan

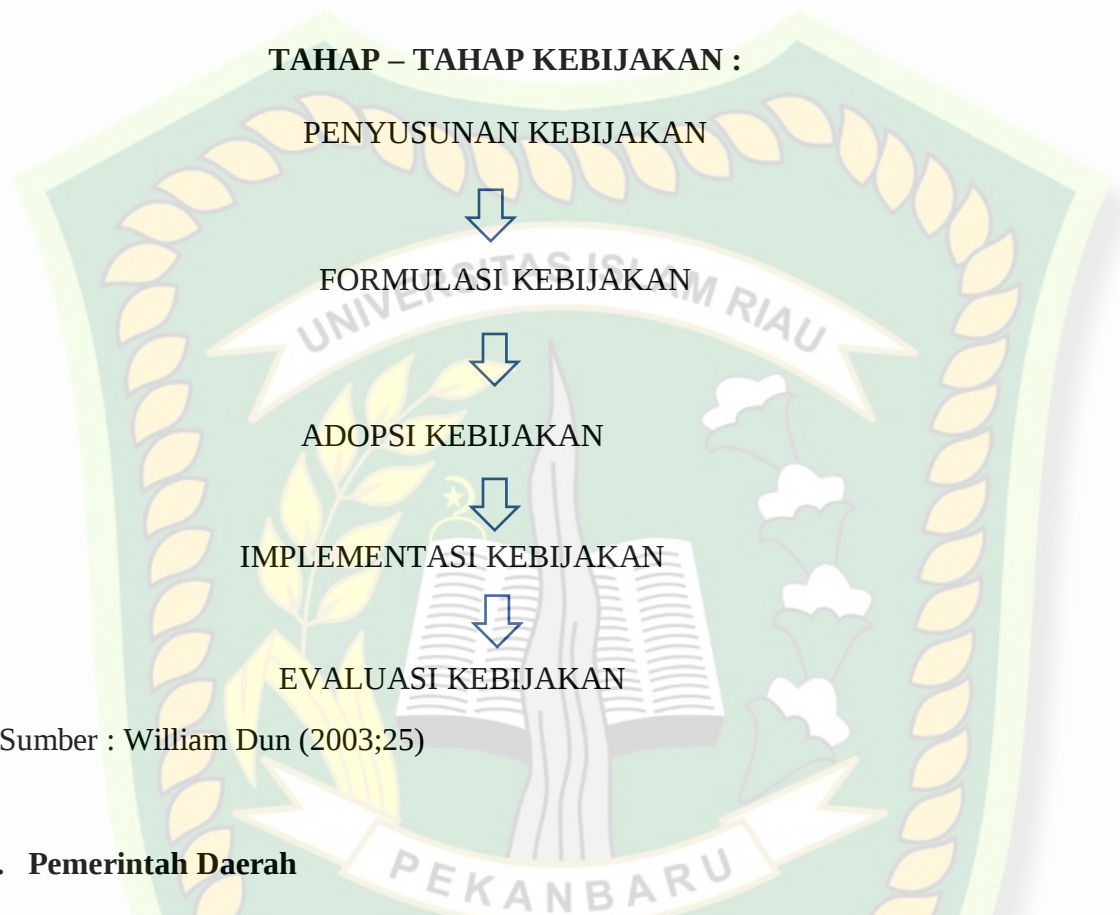
Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya finansial dan manusia.

5. Penilaian Kebijakan

Unit-unit pemeriksaan dan akuntansi dalam pemerintahan menentukan apakah badan-badan eksekutif, legislatif, dan peradilan memenuhi persyaratan undang-undang dalam pembuatan kebijakan dan pencapaian tujuan.

Secara singkat tahap – tahap kebijakan adalah seperti gambar dibawah ini :

Gambar 2.1



Sumber : William Dun (2003;25)

5. Pemerintah Daerah

Berdasarkan ketentuan pasal 1 ayat 2 UU No. 32 Tahun 2004 tentang pemerintahan daerah, adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintahan Daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi yang seluas-luasnya dalam sistim dan prinsip Negara kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Melihat definisi pemerintahan daerah seperti yang telah dikemukakan diatas, maka yang dimaksud dengan pemerintahan daerah di sini adalah penyelenggaraan daerah otonom oleh pemerintahan daerah dan DPRD menurut asas



desentralisasi dan unsur penyelenggaraan pemerintah daerah adalah Gubernur, Bupati atau walikota an pemerintah daerah.

Pemerintah daerah mempunyai kaitannya dengan pembagian kekuasaan dalam sistem pemerintahan dalam ketatanegaraan Indonesia, menurut Sri Soemantri M, suatu negara pada hakikatnya adalah mendirikan dan membentuk organisasi kekuasaan . (Sri Soemantri M., 1987: 4) menurut segi pembagian kekuasaan, organisasi kekuasaan dapat dibagi secara horizontal dan vertical.

Pada hakekatnya, penyelenggaraan pemerintahan daerah di Indonesia didasari dengan Asas pemerintahan yakni, asas dekonssentraslisasi, asas dekonsentrasi, dan asas tugas pembantuan. Dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 dilakukan pengaturan yang bersifat afirmatif yang dimulai dari pemerataan urusan pemerintahan yang akan menjadi prioritas daerah dalam pelaksanaan otonomi yang seluas-luasnya.

6. Asas – Asas Pelaksanaan Pemerintahan Daerah

a. Asas Desentralisasi

Menurut Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 menjelaskan bahwa desentralisasi adalah penyerahan urusan pemerintahan oleh pemerintah pusat kepada daerah otonom berdasarkan asas otonomi. Dengan pendekatan jarak seperti itu, diharapkan pemerintahan dearah yang terbentuk sebagai implementasi prinsip desentralisasi dapat berati bagi masyarakat lain sebagai berikut:



1. Pemerintahan daerah akan semakin mempunyai tingkat akuntabilitas yang tinggi.
2. Pemerintahan daerah akan dapat mempunyai tingkat daya tanggap yang tinggi dalam menyikapi perkembangan masyarakat.
3. Pemerintahan daerah dapat menjamin pelayanan pemerintah yang tidak efisien dalam menyelenggarakannya tetapi juga sesuai dengan aspirasi masyarakat dalam substansinya.
4. Pemerintahan daerah merupakan latihan bagi munculnya kepemimpinan nasional

b. Asas Dekonsentrasi

Asas dekonsentrasi merupakan sentralisasi juga tetapi bersifat lebih halus dari pemerintahan pusat kepada pejabatnya yang berada pada wilayah Negara di luar kantor pusatnya. Dalam konteks ini yang dilimpahkan adalah wewenang administrasi bukan wewenang politik. Wewenang politik tetap dipegang oleh pemerintah pusat.

Rondinelli (dalam Nurcholis 2007:19) menjelaskan bahwa dekonsentrasi adalah penyerahan sejumlah kewenangan atau tanggung jawab administrasi kepada cabang pemerintahan yang lebih rendah.

Kemudian Alderfer menjelaskan, pelimpahan wewenang dalam bentuk dekonsentrasi semata-mata menyusun unit administrasi atau *field administration*, baik tunggal maupun ada dalam hirarki, baik itu terpisah

atau tergabung, dengan perintah mengenai apa yang seharusnya mereka

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



kerjakan atau bagaimana mengerjakannya. (dalam Nurcholis 2017:19)
dekonsentrasi mempunyai ciri-ciri sebagai berikut.

1. Perlimpahan wewenang untuk melaksanakan fungsi-fungsi tertentu yang dibuat dari pemerintahan pusat kepada pejabat pemerintah pusat yang ada di daerah
2. Penerima wewenang adalah pemerintah pusat yang ada di daerah.
3. Tidak mencakup wewenang untuk menetapkan kebijakan dan wewenang untuk mengatur.
4. Tidak menciptakan otonomi dan daerah otonom tapi menciptakan wilayah administrasi.
5. Keberadaan *field administration* berada di dalam hirarki organisasi pemerintah pusat
6. Menunjukkan pola hubungan kekuasaan antar organisasi.
7. Menciptakan keseragaman dalam struktur politik.

Jadi, dalam dekonsentrasi yang dilimpahkan hanya kebijakan administrasi sedangkan kebijakan politiknya tetap berada dipemerintahan pusat. Oleh karena itu, pejabat yang disertai pelimpahan wewenang tersebut adalah pejabat yang mewakili pemerintah pusat di wilayah kerja masing-masing atau pejabat pusat yang ditempatkan di luar kantor pusat.

c. Asas Tujuan Pembantuan

Asas tugas pembantuan merupakan cerminan dari sistem dan prosedur penugasan pemerintahan kepada daerah dan desa, serta dari pemerintahan dan pembangunan yang disertai dengan kewajiban melaporkan



pelaksanaan dan mempertanggung jawabkannya kepada yang memberi penugasaan. Dalam Undang-Undang nomor 23 tahun 2014 menjelaskan bahwa tugas pembantu adalah penugasaan dari pemerintah pusat kepada daerah otonom untuk melaksanakan sebagian urusan pemerintah yang menjadi wewenang pemerintahan pusat atau dari pemerintah daerah provinsi kepada daerah kabupaten/kota untuk melaksanakan sebagian urusan pemerintah yang menjadi wewenang provinsi.

Tujuan diberikannya tugas pembantuan supaya lebih meningkatkan efektivitas dan efisiensi penyelenggaraan pembangunan serta pelayanan umum kepada masyarakat. Selain itu pemberian tugas pembantuan juga bertujuan untuk memperlancar pelaksanaan tugas dan menyesuaikan permasalahan serta membantu mengembangkan pembagunaan daerah dan desa sesuai dengan potensi dan karakteristiknya.

Tugas pembantuan dalam hal-hal tertentu dapat dijadikan sebagai “terminal” menuju penyerahan penuh suatu urusan kepada daerah atau tugas pembantuan merupakan tahap awal sebagai persiapan menuju penyerahan penuh. Bidang tugas pembantuan seharusnya bertolak dari:

1. Tugas pembantuan adalah bagian dari desentralisasi dengan seluruh pertanggung jawaban mengenai penyelenggaraan tugas pembantuan adalah tanggung jawab daerah yang bersangkutan.
2. Tidak ada perbedaan pokok antara otonomi dan tugas pembantuan dalam tugas pembantuan terkandung unsur otonomi, karena daerah

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



mempunyai kebebasan untuk menentukan sendiri cara-cara dalam melaksanakan tugas pembantuan

3. Tugas pembantuan sama halnya dengan otonomi, mengandung unsur penyerahan(overdragen) bukan penugasan (opdragen). Perbedaannya, kalau otonomi daerah adalah penyerahan penuh sedangkan tugas pembantuan adalah penyerahan tidak penuh.

7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019

Pada tahun 2019 Menteri Perhubungan mengeluarkan peraturan tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat. Dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) ini telah menciptakan unsur keadilan dan transparansi dalam hubungan kemitraan antara mitra pengemudi (driver) dan perusahaan aplikasi. Kementerian perhubungan melakukan diskusi dari berbagai pihak terkait dan mengeluarkan aturan terkait pelaksanaan ojek online (online)

Terbitnya aturan ojek online dengan dasar hukum Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat.

Adapun mekanisme penghentian operasional penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi terdapat dalam Permenhub pasal 14 yang berbunyi :

ISLAM RIAU

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



1. Perusahaan aplikasi harus membuat standar, operasional dan prosedur dalam penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra terhadap pengemudi.
2. Standar, operasional dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat :
 - a. Jenis sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra
 - b. Tingkatan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra
 - c. Tahapan pemberian sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra; dan
 - d. Pencabutan sanksi penghentian operasional sementara (suspend)
3. Standar, operasional dan prosedur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum ditetapkan terlebih dahulu dilakukan pembahasan dengan mitra kerja.
4. Standar, operasional dan prosedur yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus disosialisasikan kepada mitra kerja oleh Perusahaan Aplikasi.

Perlindungan masyarakat selanjutnya diatur dalam pasal 16 yang berbunyi:

1. Pelindungan masyarakat dalam pelayanan penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat diberikan terhadap :
 - a. Penumpang ; dan
 - b. Pengemudi



2. Pelindungan terhadap penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1)

huruf a paling sedikit meliputi :

- a. Keselamatan dan keamanan
- b. Kenyamanan
- c. Kepastian mendapatkan layanan
- d. Layanan pengaduan dan penyelesaian permasalahan penumpang
- e. Kepastian biaya jasa sesuai dengan kesepakatan atau tertera dalam aplikasi
- f. Kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan

3. Pelindungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diberikan terhadap pengemudi sepeda motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berupa :

- a. Layanan pengaduan dan penyelesaian masalah pengemudi
- b. Pendaftaran yang dilakukan secara tatap muka
- c. Kriteria pengenalan penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra
- d. Pemberitahuan atau peringatan sebelum penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra
- e. Klarifikasi
- f. Hak sanggah
- g. Pengaktifan kembali dan
- h. Kepastian mendapatkan santunan jika terjadi kecelakaan

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



i. Kepastian mendapatkan perlindungan jaminan sosial ketenagakerjaan dan jaminan sosial kesehatan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

4. Pengkatifan kembali sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf g dilakukan pada pengemudi sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi, bagi pengemudi yang dikenai penghentian operasional sementara (suspend) setelah melalui proses klarifikasi dan dinyatakan layak untuk kembali beroperasi.

Dalam pasal 17 dijelaskan penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi wajib:

- a. Menerapkan perlakuan yang adil, transparan, dan handal;
- b. Menjamin kerahasiaan dan keamanan data penumpang dan
- c. Menjamin kesesuaian pengemudi dan kendaraan dengan identitas pengemudi dan data kendaraan bagi penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi

Pasal 18 berbunyi : Perusahaan aplikasi wajib menyediakan pusat layanan pengaduan terhadap sanksi penghentian operasional sementara (suspend) dan putus mitra yang diberikan kepada pengemudi.

Untuk pasal selanjutnya akan dibahas tentang pengawasan dan peran serta masyarakat yaitu :

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



Pasal 19 berbunyi : Pemerintah dan / atau Pemerintah Daerah melakukan pengawasan terhadap penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat.

Pasal 20 berbunyi :

1. Peran serta masyarakat meliputi :
 - a. Memberikan masukan kepada instansi Pembina lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyempurnaan peraturan perundang-undangan, pedoman dan standar teknis di bidang pengguna sepeda motor untuk kepentingan masyarakat
 - b. Memantau pelaksanaan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan / atau
 - c. Memberikan masukan kepada instansi Pembina lintas dan angkutan jalan dalam perlindungan keselamatan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat
2. Peran serta masyarakat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan kepada Menteri, Gubernur, dan / atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangan baik secara elektronik maupun non elektronik.
3. Menteri, Gubernur, dan/atau Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan dan pendapat yang disampaikan oleh masyarakat.

8. Konsep Pengemudi



a. Definisi Pengemudi

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 pasal 1 Pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang memiliki surat izin mengemudi. Sedangkan dalam Wikipedia Pengemudi atau Bahasa Inggrisnya *Driver* adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kusir, pengemudi becak sebagai tukang becak. Pengemudi mobil disebut sebagai supir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara. Seorang pengemudi diwajibkan untuk mengikuti tata cara berlalu lintas. Seorang yang telah mengikuti ujian dan lulus ujian teori dan praktik mengemudi akan dikeluarkan surat izin mengemudi (SIM).

Menjadi Pengemudi (Driver) gojek kini menjadi salah satu profesi yang paling banyak digeluti masyarakat pekanbaru. Selain memiliki pasar konsumen yang besar, sayarat dan cara daftarnya pun cukup mudah.

Beberapa tahun belakangan ini, keberadaan ojek online memang sangat membantu banyak orang. Tak heran jika kehadirannya pun disambut positif banyak kalangan, termasuk ojek online dari perusahaan Gojek. Menjadi mitra gojek bukan hanya untuk kalangan para tukang ojek saja, melainkan boleh untuk siapa saja. Mahasiswa, mahasiswi, ibu rumah tangga, pekerja kantoran, pensiunan boleh bergabung menjadi mitra gojek. Menjadi Pengemudi (Driver) bisa untuk pekerjaan sampingan maupun pekerjaan utama.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



b. Persyaratan menjadi Mitra Pengemudi Gojek

Untuk menjadi Mitra Pengemudi (driver) gojek di Pekanbaru ada beberapa persyaratan dan dokumen yang harus dilengkapi yaitu :

a. Persyaratan menjadi Mitra :

1. Warga negara Indonesia
2. Umur minimum 18 Tahun dan maksimum 65 Tahun pada saat pendaftaran

b. Dokumen yang harus dilengkapi yaitu :

1. Membawa E-Ktp asli
2. Membawa Sim C / D Asli yang masih berlaku
3. Membawa STNK Asli
4. Membawa SKCK Asli yang masih berlaku, dan
5. Buku tabungan yang masih aktif

c. Persyaratan kendaraan yang bisa digunakan :

1. Batas maksimal umur kendaraan 8 tahun (dihitung dari tahun pendaftaran)
2. Maksimal CC tidak boleh lebih dari sama dengan 250 CC
3. Kendaraan 4 tak
4. Bukan kendaraan motor tipe Trail, Sport atau tipe touring

B. Penelitian Terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu



No	Nama Peneliti / Tahun	Judul Penelitian	Persamaan	Perbedaan
1.	Heri Kusmanto & Isnaini / 2018	Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan RI tentang standar keselamatan Lalu Lintas dan angkutan jalan	1. Menggunakan teori Implementasi 2. Menggunakan Metode Kualitatif 3. Menggunakan Metode George Edward III (1980)	1. Lokasi Penelitian PT. ALS Medan
2.	Panji Windu Arista / 2017	Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis	1. Menggunakan teori Implementasi 2. Menggunakan metode penelitian Kualitatif	1. Lokasi Penelitian Kota Tangerang

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



		Jalan di Kota Tanggerang	3. Menggunakan metode George Edward III (1980)	
3.	Puji Rahman / 2019	Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan orang dengan kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek pada Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan	1. Menggunakan Teori Implementasi 2. Menggunakan Metode Kualitatif 3. Menggunakan Metode George Edward (1980)	1. Lokasi Penelitian Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera selatan (studi kasus Legalitas Ojek Online)

C. Kerangka Pemikiran

Kerangka Pikiran yang digunakan dalam Penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 2.2 Kerangka Pikiran



Sumber : Data Olahan 2022

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:
PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



D. Konsep Operasional

Konsep-konsep yang digunakan dalam penelitian ini, adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah merupakan sebuah organisasi yang mempunyai kekuasaan untuk membuat dan menerapkan hukum serta undang-undang di suatu wilayah.
2. Pemerintah daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonom dan tugas pembantuan dengan prinsip otonom seluas-luasnya
3. Gojek adalah Perusahaan aplikasi transportasi umum yang berbasis online, dan berbadan hukum resmi
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 tahun 2019 bertujuan untuk perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat
5. Implementasi adalah pelaksanaan, penerapan suatu kebijakan atau peraturan yang telah dibuat pemerintah untuk kepentingan masyarakat
6. Mitra Pengemudi (Driver) Gojek adalah orang / masyarakat yang mengendarai kendaraan dan membawa penumpang aplikasi gojek
7. Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan dan cara bertindak.

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

E. Operasional Variabel

Untuk memudahkan arah penelitian, dibuatlah operasional variable dari penelitian sebagai berikut :

Tabel 2.2 Operasional Variabel tentang Implementasi Permenhub Nomor 12

Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat

Konsep	Variabel	Indikator	Item Penilaian
Implementasi kebijakan merupakan proses yang krusial karena seberapa baiknya suatu kebijakan kalau tidak dipersiapkn dan direncanakan dengan baik implementasinya maka apa yang menjadi tujuan kebijakan publik		1. Komunikasi	a. Adanya komunikasi dari pihak Dinas Perhubungan terhadap Pihak Aplikasi Gojek b. Pihak gojek menginformasikan Permenhub kepada semua mitra pengemudi
		2. Sumber Daya	a. Pengemudi gojek yang terdaftar



DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

tidak akan terwujud. (George Edward III 1980)			b. Adanya para mitra pengemudi gojek untuk melaksanakan implementasi permenhub, dan
	3. Disposisi (sikap)		a. Adanya sikap dari Seluruh Dinas Permenhub dalam mensosialisasikan kebijakan agar dapat terlaksana b. Adanya sikap dari semua mitra
	4. Struktur Birokrasi		a. pengemudi (driver) gojek, pihak aplikasi

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU



DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

gojek, dan masyarakat

dalam memahami

tentang Permenhub

yang berlaku dan

b. siap untuk

melaksanakannya

c. Dengan adanya

Kebijakan Permenhub

agar dapat terlaksana

sesuai perundang-

undangan agar kiranya

ada sanksi tegas dari

Pihak Dinas

Perhubungan jika ada

yang melanggar

peraturan yang sudah

dibuat

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Penelitian yang digunakan penelitian kualitatif. Menurut Sugiyono (2016:9) bahwa penelitian kualitatif adalah metode penelitian berlandaskan kepada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana penelitian adalah sebagai instrument kunci, Teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Filsafat postpositivisme sering juga disebut sebagai paradigma interpretif dan konstruktif, yang memandang realitas sosial sebagai sesuatu yang *holistic*/utuh, kompleks, dinamis, penuh makna, dan hubungan gejala bersifat interaktif (*reciprocal*). Penelitian yang dilakukan pada obyek yang alamiah. Obyek yang alamiah adalah abyek yang berkembang apa adanya, tidak dimanipulasi oleh peneliti dan kehadiran peneliti tidak mempengaruhi dinamika pada obyek tersebut.

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, yaitu pengolahan data yang diperoleh dilapangan melalui wawancara dan pengamatan dilapangan, semua data dan informasi dikumpulkan dipelajari sehingga menjadi satu kesatuan yang utuh.

B. Lokasi Penelitian



Penelitian ini dilaksanakan di kota Pekanbaru khususnya di kantor Gojek di Pekanbaru dan *survey Driver* di kecamatan Marpoyan Damai kota Pekanbaru pertimbangan memilih di kota Pekanbaru sebagai lokasi penelitian dikarenakan rendahnya kesadaran masyarakat dan *Driver Gojek* tentang Peraturan Menteri Perhubungan 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang ada di kota Pekanbaru.

C. Informan Penelitian

Informasi penelitian ini adalah sumber informasi yang diperoleh oleh peneliti melalui data informasi dilakukan dengan wawancara mendalam kepada orang-orang yang terlibat didalam seperti pihak aplikasi *Drever* ojol masyarakat. Informasi adalah orang-orang yang dimaafkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan latar belakang penelitian.

Selanjutnya penelitian atau responden yang dianggap sebagai key informal dilakukan dilakukan dengan dua cara yaitu *sampling purposive* dan *sampling Insidental*. *Sapling purposive* yaitu suatu Teknik yang digunakan dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini misalnya orang tersebut yang paling tahu tentang apa yang diharapkan. Sehingga akan memudahkan peneliti dalam menelusuri situasi yang diteliti. Adapun yang menjadi informan dalam penelitian ini memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Informan sudah lama terlibat dalam kegiatan yang ingin kita teliti
2. Informan yang masih terkait secara penuh dan aktif pada lingkungan atau kegiatan yang menjadi sasaran.

3. Informan yang mempunyai cukup informasi, waktu dan kesempatan untuk dimintai keterangan dan data yang dibutuhkan terkait masalah penelitian.

Sedangkan sampling Insidental yaitu suatu Teknik yang dilakukan dengan cara kebetulan dengan penelitian, bila dipandang orang yang ditemukan itu cocok sebagai sumber data untuk mengenai informan yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

Tabel Informan 3.1

Dinas Perhubungan (Dishub)	Kepala Dinas / Kasi yang terkait
Polisi Lalu Lintas (Polantas)	Informan
Satgas Gojek Pekanbaru	Informan
Pengemudi Gojek	Informan
Masyarakat Pengguna Aplikasi Gojek	Informan
Masyarakat Umum / biasa	Informan

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**



DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



D. Jenis Dan Sumber Data

Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jajak pendapat dari individu atau kelompok maupun hasil observasi dari obyek, yang mau diteliti.

Data sekunder

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak publikasikan secara umum.

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



E. Teknik pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan penulis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

A. Wawancara

Wawancara adalah melakukan tanya jawab secara langsung terhadap orang yang ingin kita ambil informasi terkait mengenai judul dan masalah yang ingin kita ketahui sumber data agar penulis peneliti menjadi lebih lengkap dan valid.

B. Observasi

Observasi yaitu penulis melakukan pengamatan secara langsung dilapangan untuk mendapatkan data yang apa dilihat dari data dilapangan yang erat hubungan dengan penelitian.

C. Dokumentasi

Karena menggunakan data primer saja tidak mencukupi, maka peneliti dapat juga menggunakan atau memanfaatkan data sekunder berupa Teknik dokumentasi, antara lain dengan memanfaatkan bahan-bahan dokumen dan laporan guna mendukung data yang diperlukan dalam menjelaskan masalah kepada masyarakat.

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dipakai pada penelitian ini ialah Teknik Analisa data menurut Spardley (metode penelitian Prof. Dr. Sugiyono 2016:255) Analisa data tidak terlepas keseluruhan penelitian, maka analisi data dapat dilakukan Bersama pengumpulan data tahap-tahap Analisa data yaitu:

- a. Analisis data domain, memperoleh gambar yang umum dan menyeluruh dari obyek penelitian atau situasi sosial. Ditemukan berbagai domain atau kategori. Diperoleh dengan pernyataan grand dan miniatour. Penelitian menetapkan domain tertentu sebagai pijakan untuk penelitian selanjutnya. Makin banyak domain yang dipilih, maka akan semakin banyak waktu yang diperlakukan untuk penelitian.
- b. Analisis data taksonomi, domain yang dipilih tersebut selanjutnya dijabarkan menjadi lebih rinci, untuk mengetahui struktur internalnya. Dilakukan dengan observasi terfokus.
- c. Analisis data komponensial, mencari ciri speksifik pada seitan struktur internal dengan cara mengkontraskan antar elemen. Dilakukan melalui observasi dan wawancara terseleksi dengan pertanyaan yang berkontraskan.
- d. Analisis data tema kultural, mencari hubungan di antar domain, dan bagaimana hubungan dengan keseluruhan, dan selanjutnya dinyatakan ke dalam tema judul penelitian.

Teknik analisi data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan cara mengorganisasikan data, mencari dan menemukan pola, menentukan apa yang



No	Jenis kegiatan	Bulan dan Minggu Tahun 2021 / 2022																			
		Des - Januari				Febr - Maret				April - Mei				Juni - Juli				Agus - Septe			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Penyusunan UP	X	X	X	X																
2	Seminar Up					X															
3	Revisi UP						X	X													
4	Penelitian Lapangan									X	X	X	X	X							
5	Analisis Data														X	X					
6	Penyusunan Laporan Hasil Penelitian (Skripsi)																		X	X	
7	Konsultasi Revisi Skripsi																		X	X	

[illegible]

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. GOJEK PEKANBARU

1. SEJARAH SINGKAT GOJEK PEKANBARU

Di awal pertama aplikasi gojek yang berbasis online kantornya berada di kompleks perkantoran sudirman city square, pihak aplikasi merekrut mitra *driver* dengan cara bertahap dan mengikuti persyaratan dan training cara menggunakan aplikasi mitra pengemudi (*driver*) gojek dikantor serta melampirkan surat dari pihak kepolisian seperti SKCK (Surat Keterangan Catatan Kepolisian).

Hingga saat ini jumlah mitra pengemudi (*driver*) Pekanbaru tercatat berjumlah 8.000 orang baik itu terdaftar sebagai mitra aktif dan mitra tidak aktif. Jumlah *driver* yang diterima tanpa batas, tapi dengan cara bertahap setiap bulannya, dimisalkan sebulan 3 kali pembukaan pendaftaran.

Jadi jika *driver* ingin mendaftar tapi sudah habis kuota bulanan, dia harus melihat papan pengumuman / mading yang ada di kantor gojek untuk melihat tanggal periode pembukaan tahap selanjutnya.

Setelah *driver* melengkapi persyaratan, baru *driver* dapat diterima menjadi Mitra PT.Gojek Indonesia wilayah Pekanbaru yang ditandai dengan pemberian akun *driver* gojek dengan menggunakan nama dan nomor *handphone* mitra *driver* yang bersangkutan. Kemudian langkah berikutnya pihak pt.gojek Indonesia

memberikan training kepada mitra *driver* mengenai tatacara penggunaan aplikasi *driver* serta peraturan SOP (*standart operation prosedur*). Setiap mitra *driver* wajib beroperasi dengan SOP dari pihak aplikator gojek, seperti memakai sepatu, jaket dan helm.

Pihak aplikator menyediakan berupa jaket dan helm gojek tapi dikenakan beban biaya kepada *driver* sebesar Rp.325.000,- *driver* membayar dengan dipotongnya gopay / pendapatan perharinya sebesar Rp.8.000,- dalam jangka waktu 40 hari pemotongan saldo *driver*.

Setelah bisa dan mengerti cara menggunakan aplikasi mitra gojek baru *driver* dilepas dan tetap dipantau dari system pihak gojek, adapun layanan pertama disajikan buat *customer* itu menyediakan jasa *goride* (pengantaran penumpang) dan *gosend* (pengantaran berupa paket).

Dan sebenarnya adalagi fitur fitur layanan lain buat *customer* seperti *gofood*, *gomart* dan *goshop* tapi masih dalam tahap kedepannya pada saat itu.

Dalam perjalanan pertama kali gojek beroperasi di Pekanbaru, dikalangan masyarakat pekanbaru sangat diterima dan banyak yang berpendapat sangat membantu sekali bagi kalangan masyarakat kota pekanbaru tentunya, karena pada saat itu masyarakat pada umumnya sangat sulit untuk mendapatkan alat transportasi umum ketika ingin bepergian keluar rumah. Apalagi pada saat itu pihak PT.Gojek Indonesia memberikan promo / diskon kepada masyarakat yang ingin menggunakan jasa gojek dan hal ini sangat membantu sekali dengan ekonomi pada saat itu, contohnya masyarakat/customer bisa cuma membayar tarif antara





Rp.1.000,- hingga Rp.4.000,- hal ini dikarenakan pt.gojek indonesia memberikan subsidi untuk customer dengan tetap memberikan pendapatan pihak *driver* minimal pengantaran dekat atau berjarak Cuma satu kilometer mendapatkan pendapatan bersih Rp.8.000,- begitu juga kelipatan pendapatan mitra *driver* dihitung dengan jarak tempuh pengantaran *customer* perkilometer pada saat itu mitra *driver* diberikan pendapatan tambahan atau bonus Rp.90.000,- apabila mitra *driver* bisa menyelesaikan 20 orderan perhari dari waktu 00.00 wib sampai dengan 23.59 wib.

Mitra *driver* mendapatkan orderan diwaktu itu dengan system jarak terdekat dengan *customer* ketika memesan jasa aplikasi gojek, adapun dimisalkan terlalu banyak *customer* yang menggunakan jasa aplikasi gojek pada saat itu, maka system yang akan membagi orderan ke mitra *driver*.

Namun, seperti yang diketahui gojek yang berdiri pada bulan april 2017 di Pekanbaru, aplikator gojek sempat tidak diterima oleh kalangan transportasi Umum yang selama ini beroperasi di kota Pekanbaru, dan sempat terjadi gesekan yang pertama sama opang (ojek pangkalan) disetiap daerah yang ada di kota Pekanbaru.

Puncak dari ricuh nya terjadi di awal tanggal 20 agustus 2017 di hari sabtu siang dengan gesekan transportasi TNI Yaitu Taxi Puskopau ketika *driver* gojek melalui Jalan soekarno Hatta tepat di samping mall SKA Pekanbaru, *driver* gojek dihadang *driver* taxi puskopau karena merasa mengambil penumpang dijalan, pada hal sementara *driver* gojek penumpang harus melalui aplikasi gojek.

Pihak *driver* tidak terima karena dihadang dengan ramai oleh *driver* taxi puskopau, dan pada hari minggu tanggal 21 agustus 2017 mitra *driver* gojek



memanggil teman-teman sesama *driver* gojek buat datang mempertanyakan apa maksud tujuan *driver* taxi puskopau menghadang *driver* gojek. Dan emosi dari rekan rekan *driver* gojek ada yang tidak tertahankan maka terjadilah adu jotos antara *driver* puskopau dan *driver* gojek pada saat itu.

Dampak dari kejadian tersebut beberapa mobil taxi puskopau ada yang hancur seperti kaca mobil yang pecah, ada yang penyok- penyok dan *driver* puskopau ada juga yang lebam-lebam dan ada yang dilarikan dirumah sakit juga.

Setelah hampir satu jam lebih terjadinya bentrok, akhirnya pihak kepolisian datang, dan satu persatu masa bubar dan ada yang sebagian ditangkap pihak kepolisian dari pihak *driver* puskopau maupun pihak *driver* gojek.

Dan pada hari senin tepatnya tanggal 22 agustus 2017, pihak kepolisian memanggil beberapa *driver* serta orang kantor petinggi *driver* dari taksi puskopau dan *driver* gojek serta orang kantor gojek pekanbaru buat menyelesaikan permasalahan yang terjadi. Hasil dari pertemuan tersebut yang dimediasi oleh pihak kepolisian memutuskan tidak ada ganti rugi dari kedua belah pihak masing masing serta membuat perjanjian tidak akan mengulangi kembali buat kedepannya.

Hikmah dari kejadian ini pihak kantor gojek pekanbaru melakukan negosiasi kepada pihak kantor taksii puskopau dan ojek pangkalan agar dapat menghindari terjadi kesalah pahaman dikemudian hari.

2. VISI DAN MISI GOJEK PEKANBARU

Visi

ISLAM RIAU



Membantu memperbaiki struktur transportasi di kota pekanbaru, memberikan kemudahan bagi masyarakat pekanbaru dalam melaksanakan kegiatan dan pekerjaan sehari-hari seperti pengiriman dokumen, belanja harian, dengan menggunakan layanan fasilitas kurir, serta turut mensejahterakan kehidupan tukang ojek di pekanbaru.

Misi

- a. menjadikan gojek pekanbaru sebagai jasa transportasi tercepat dalam melayani kebutuhan masyarakat kota pekanbaru.
- b. menjadikan gojek pekanbaru sebagai acuan pelaksanaan kepatuhan dan tata kelola struktur transportasi yang baik dengan menggunakan kemajuan teknologi
- c. meningkatkan kepedulian dan tanggung jawab terhadap lingkungan dan sosial
- d. memberikan pelayanan prima dan solusi yang bernilai tambah kepada pelanggan.

3. Struktur Gojek Pekanbaru

Struktur Inti Kantor Gojek Pekanbaru

1. Manager Cabang : Julianda
2. Satgas Operation : Iwan setiawan
3. Satgas Support : Oktapiyan
4. Driver Support/Humas : Dendi

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

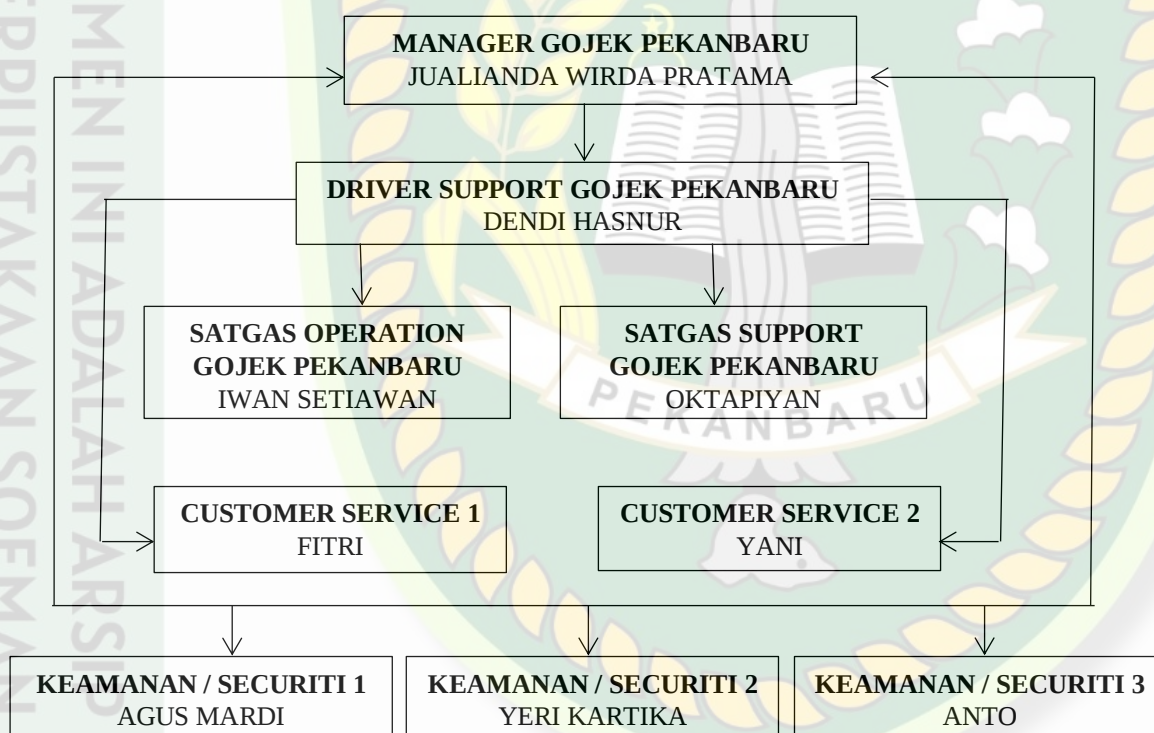
PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU

5. Customer Service 1 : Fitri
6. Customer Service 2 : Yani
7. Keamanan/securiti 1 : Agus Mardi
8. Keamanan/security 2 : Yeri Kartika
9. Keamanan/security 3 : Anto

Gambar 4.1 Struktur Kantor Gojek Pekanbaru



Sumber : Data olahan penulis, 2022

B. Lokasi Penelitian Marpoyan Damai

1. Profil Kelurahan



Kelurahan Maharatu kecamatan marpoyan damai kota Pekanbaru merupakan pemekaran dari kelurahan induk yaitu sebagai kelurahan simpang tiga kecamatan bukit raya dan kelurahan sidomulyo timur kecamatan tampan, berdasarkan peraturan daerah nomor 3 tahun 2003 dan nomor 4 tahun 2004 pada tahun 2016 berdasarkan peraturan daerah nomor 4 tahun 2016 kelurahan maharatu terbagi dua menjadi kelurahan maharatu dan kelurahan perhentian marpoyan.

Kantor lurah maharatu diresmikan pada tanggal 23 Desember 2004 dan merupakan salah satu kelurahan yang berada di wilayah kecamatan marpoyan damai dengan luas wilayah 2.330km² dan bertofografi daratan berbatas dengan beberapa kelurahan yaitu ;

1. Sebelah timur kelurahan air dingin
2. Sebelah barat kelurahan sidomulyo timur
3. Sebelah utara kelurahan sidomulyo timur
4. Sebelah selatan kelurahan perhentian marpoyan

Kelurahan maharatu terdiri dari 10 RW dan 39 RT yaitu ;

1. RW. 001 terdiri dari 2 RT
2. RW. 002 terdiri dari 3 RT
3. RW.003 terdiri dari 4 RT
4. RW.004 terdiri dari 3 RT
5. RW.005 terdiri dari 3 RT
6. RW.006 terdiri dari 4 RT
7. RW.007 terdiri dari 3 RT
8. RW.008 terdiri dari 3 RT

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

UNIVERSITAS
ISLAM RIAU

9. RW.009 terdiri dari 7 RT

10. RW. 010 terdiri dari 6 RT

2. Data Kependudukan, Luas dan Iklim kelurahan Maharatu

Kelurahan maharatu terdapat 10 RW dan 39 RT, dengan luas wilayah 2.330km² dengan jumlah penduduk 11.438 jiwa, laki-laki sebanyak 5.167 jiwa, perempuan sebanyak 6.279 jiwa.

Suhu rata-rata dikelurahan maharatu maksimum berkisaran antara 32,4C-34,7C, dan suhu minimum berkisaran antara 23,5C-24,2C dan kelembaban udara rata-rata berkisaran 72% sampai 84%.

Curah hujan tertinggi di bulan Desember yakni 641,1mm. jenis tanah di kelurahan maharatu berjenis gromoksol, cocok digunakan untuk lahan pertanian, bahkan dengan curah hujan yang cukup dapat dimanfaatkan masyarakat kelurahan maharatu bertofografi didataran dan berada pada ketinggian 5-50m dari permukaan laut.

UNIVERSITAS ISLAM RIAU



DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:
PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Informan

Dalam penelitian ini, penulis melakukan wawancara kepada beberapa pihak yang berhubungan dengan skripsi yang sedang penulis teliti yaitu Dinas Perhubungan kota Pekanbaru, Polres kota (Polresta) bagian Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Pekanbaru, Pihak Kantor Gojek Pekanbaru, dan Pengemudi (*driver*) Gojek Pekanbaru khususnya daerah Marpoyan Damai. Wawancara ini dilakukan untuk mendapatkan data dari pertanyaan-pertanyaan yang telah ditanyakan kepada Informan yang menjadi pokok permasalahan dan tujuan dalam penelitian ini.

Sebelum penulis membahas lebih dalam tentang masalah yang diteliti dalam penelitian ini mengenai Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat khususnya Pengemudi Gojek di Pekanbaru, terlebih dahulu penulis uraikan Identitas Informan sebagai berikut :

1. Identitas informan berdasarkan Jenis kelamin

Untuk melengkapi data penelitian ini, maka dalam identitas responden ini juga akan menjelaskan jenis kelamin responden. Hal ini sesungguhnya tidak akan berpengaruh besar terhadap analisis data, namun dinilai perlu untuk kelengkapan data responden. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat jumlah responden berdasarkan jenis kelamin pada tabel berikut :

Tabel 5.1 Identitas Informan berdasarkan Jenis kelamin

NO	JENIS KELAMIN	JUMLAH
1	Laki - laki	7
2	Perempuan	3
JUMLAH		10 Orang

Sumber : Data Olahan Peneliti, 2022

Berdasarkan tabel 5.1 dapat diketahui identitas informan berdasarkan jenis kelamin adalah 9 orang yang dijadikan informan, sebanyak 7 orang laki-laki, dan 3 orang berjenis kelamin perempuan. Maka dapat disimpulkan bahwa identitas informan berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh laki-laki.

2. Identitas informan berdasarkan usia

Keadaan usia responden sangat harus diperhatikan untuk mengetahui kemampuan responden dalam memberikan penilaian secara objektif terhadap penelitian yang sedang penulis teliti saat ini. Semakin tinggi tingkat usia maka keputusan yang diambil sehubungan dengan jawaban yang diinginkan akan semakin baik dan tepat dengan pemikiran yang matang.

Selanjutnya tingkat usia sangat mempengaruhi seseorang dalam melakukan setiap aktifitas dalam hidupnya, dikarenakan tingkat usia selalu dijadikan indikator dalam menentukan produktif atau tidaknya seseorang, dan juga mempengaruhi pola pikir dan standart kemampuan fisik dalam suatu pekerjaan. Tingkat usia informan dalam penelitian ini dapat diterangkan dalam tabel dibawah ini :

Tabel 5.2 Identitas Informan Berdasarkan Usia

NO	KELOMPOK USIA	JUMLAH
1	21-30	3
2	31-40	4
3	41-50	3
JUMLAH		10 Orang

Sumber : Data olahan Peneliti, 2022

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa identitas informan yang berusia 21-30 tahun sebanyak 3 orang, yang berusia 31-40 tahun sebanyak 4 orang, dan yang berusia 41-50 tahun ada sebanyak 3 orang. Maka dari data diatas dapat disimpulkan bahwa informan dalam penelitian ini lebih didominasi oleh informan yang berusia matang / dewasa yaitu usia produktif 31-40 tahun.

3. Identitas Informan Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Tingkat pendidikan dapat menunjukkan tingkat pengetahuan dan pola pikir yang dimiliki oleh seseorang, biasanya seseorang yang memiliki tingkat pendidikan yang lebih tinggi maka pola pikirnya juga semakin matang, maka dewasa dalam menyikapi permasalahan juga pengetahuan yang dimiliki juga semakin tinggi.

Mengingat penelitian ini adalah penelitian di lapangan yang melibatkan beberapa unsur, maka informan berdasarkan pendidikan terakhir dapat dijelaskan pada tabel berikut :

Tabel 5.3 Identitas Informan Berdasarkan Tingkat Pendidikan

NO	TINGKAT PENDIDIKAN	JUMLAH
----	--------------------	--------

1	TIDAK SEKOLAH	-
2	SD	-
3	SMP	1
4	SMA	3
5	SARJANA	6
JUMLAH		10 Orang

Sumber : Data Olahan Penulis, 2022

Berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa identitas informan berdasarkan tingkat pendidikan mulai dari SMP sebanyak 1 orang, dan dengan tingkat pendidikan SMA sebanyak 3 orang selanjutnya dengan tingkat pendidikan Sarjana (S1) sebanyak 6 orang. Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa tingkat pendidikan dalam penelitian ini lebih didominasi oleh informan yang berpendidikan Sarjana.

B. Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan Masyarakat khususnya pengemudi Gojek di Pekanbaru

Keberhasilan implementasi kebijakan akan ditentukan oleh banyaknya faktor.

Dimana faktor - faktor tersebut saling berhubungan satu dengan yang lainnya.

Menurut George (1980) dalam (Leo agustino 2006:132) ada beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan yaitu :

1. Komunikasi



Menurut Edward komunikasi merupakan hal yang sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari suatu implementasi kebijakan publik. Dalam mengukur keberhasilan suatu komunikasi ini ada terdapat tiga indikator yaitu :

- a. Transmisi yaitu penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan suatu implementasi yang baik pula
- b. Kejelasan yaitu komunikasi yang diterima oleh pelaksana kebijakan haruslah jelas dan tidak membingungkan
- c. Konsistensi yaitu perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten.

Pada implementasi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan Masyarakat khususnya pengemudi Gojek di Pekanbaru ini, pada indikator Komunikasi berkaitan dengan adanya sosialisasi yang dilakukan oleh Pemerintah melalui Dinas Perhubungan, dan Kantor Gojek Pekanbaru kepada seluruh masyarakat dan seluruh pengemudi gojek terkait dengan perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan, dan juga memberikan informasi tentang sanksi yang diberikan ketika masyarakat dan pengemudi gojek melanggar dengan sengaja ataupun tidak disengaja.

Dalam penelitian ini, penulis telah melakukan riset dan wawancara kepada Dinas Perhubungan kota Pekanbaru pada tanggal 27 Juli 2022 pukul 10.00 wib terkait masalah tentang Peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan



masyarakat terutama pengemudi gojek Pekanbaru. Hasil dari wawancara dengan perwakilan Kepala Bagian Transportasi di Dinas Perhubungan mengatakan :

“terkait dengan sosialisasi kami selaku Dinas Perhubungan kota Pekanbaru telah melakukan penyuluhan dan sosialisasi kepada masyarakat banyak yang ada di Pekanbaru, khususnya kepada semua pengguna sepeda motor namun belum memberikan hasil yang maksimal dan untuk penerapan dilingkungan masyarakat belum sepenuhnya dilakukan oleh masyarakat kebanyakan.”

Dari hasil wawancara diatas, dapat kita ketahui bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan kota Pekanbaru belum memberikan hasil yang maksimal dan pelaksanaanya belum sepenuhnya dilaksanakan oleh masyarakat umum terkait peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan oleh masyarakat. Namun pihak dinas perhubungan selalu berusaha memberikan penyuluhan dengan berbagai cara agar masyarakat umum lebih mengetahui bahwa pentingnya keselamatan pengguna sepeda motor telah diatur oleh Pemerintah.

Selain itu penulis juga telah melakukan wawancara kepada pihak kantor gojek tentang sosialisasi yang dilakukan oleh kantor gojek kepada seluruh pengemudi gojek tentang Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan pengguna sepeda motor. Berikut penjelasan dari pihak kantor gojek :

“Pihak kami selalu mendukung semua peraturan Pemerintah yang berkaitan dengan gojek, dan terkait permasalahan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 Tahun 2019 tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor telah kami sosialisasikan kepada seluruh mitra kami yaitu seluruh pengemudi gojek baik yang telah bergabung lama maupun yang baru bergabung namun dalam penerapannya masih saja ada beberapa pengemudi yang melanggar peraturan tersebut. Kami selalu berusaha agar hal-hal seperti itu tidak terjadi lagi demi keselamatan seluruh mitra pengemudi dan konsumen pengguna aplikasi gojek.”



Dari hasil wawancara diatas, penulis menyimpulkan bahwa komunikasi yang dilakukan oleh pihak gojek telah dijalankan secara berkala dan belum memberikan hasil yang maksimal dikarenakan masih ada beberapa mitra pengemudi yang melanggar peraturan menteri perhubungan terkait keselamatan pengguna sepeda motor.

Namun pihak gojek juga telah menyediakan atribut kendaraan yang lengkap untuk seluruh mitra pengemudi, seperti adanya helm yang sudah sesuai standar SNI (Standar Nasional Indonesia), sepasang sarung tangan dan Jaket berbahan cotton.

Berdasarkan hasil pengamatan penulis dilaporkan bahwa penulis melihat terkait dengan indikator yang mempengaruhi kebijakan yaitu komunikasi yang dilakukan dalam bentuk sosialisasi dinilai belum memberikan hasil yang maksimal. Sosialisasi ini harus dilakukan secara berkelanjutan dan bertahap agar dapat menumbuhkan kesadaran seluruh masyarakat dan pengemudi gojek di Pekanbaru akan pentingnya menjaga keselamatan diri saat berkendara dan mematuhi peraturan rambu lalu lintas yang ada demi keselamatan diri dan penumpang yang sedang dibawa ikut saat berkendara sepeda motor.

2. Sumber Daya

Tidak menjadi masalah bagaimana jelas dan konsisten implementasi program dan bagaimana akuratnya komunikasi dikirim. Jika personel yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program kekurangan sumber daya dalam melakukan tugasnya. Komponen sumber daya ini meliputi jumlah staf, keahlian dari para pelaksana, informasi yang relevan dan cukup untuk mengimplementasikan



kebijakan dan pemenuhan sumber-sumber terkait dalam pelaksanaan program, adanya kewenangan yang menjamin bahwa program dapat diarahkan kepada sebagaimana yang diharapkan, serta adanya fasilitas-fasilitas pendukung yang dapat dipakai untuk melakukan kegiatan program seperti dana dan sarana prasarana.

Sumber daya manusia yang tidak memadai (jumlah dan kemampuan) berakibat tidak dapat dilaksanakannya program secara sempurna karena mereka tidak bias melakukan pengawasan dengan baik. Jika jumlah staf pelaksana kebijakan terbatas maka hal yang harus dilakukan meningkatkan skill / kemampuan para pelaksana untuk melakukan program. Untuk itu perlu adanya manajemen SDM yang baik agar dapat meningkatkan kinerja program. Ketidakmampuan pelaksana program ini disebabkan karena kebijakan konservasi energi merupakan hal baru bagi mereka dimana dalam melaksanakan program ini membutuhkan kemampuan yang khusus, paling tidak mereka harus menguasai Teknik-teknik kelistrikan.

Sumber daya lain yang juga penting adalah kewenangan untuk menentukan bagaimana program dilakukan, kewenangan untuk membelanjakan / mengatur keuangan, baik penyediaan uang, pengadaan staf, maupun pengadaan supervisor. Fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan/program harus terpenuhi seperti kantor, peralatan, serta dana yang mencukupi. Tanpa fasilitas ini mustahil program dapat berjalan.

Terkait dalam indikator sumber daya ini penulis telah melakukan wawancara kepada pihak yang terkait yaitu Dinas perhubungan Pekanbaru di tanggal 27 Juli 2022 pukul 10.00 berikut penjelasan tentang sumber daya oleh perwakilan Dinas Perhubungan kota Pekanbaru :



“Untuk Fasilitas dalam implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor ini di fasilitasi oleh Kementrian Perhubungan langsung dari pusat. Dan untuk wewenangnya juga diatur oleh Kementrian Perhubungan pusat oleh Bapak Budi Karya Sumadi. Terkait masalah anggaran / pembiayaan itu tidak ada anggarannya dibahas oleh kami jadi mungkin dalam kebijakan ini tidak ada anggaran / pembiayaan yang dikeluarkan oleh Pemerintah.”

Dari percakapan diatas, penulis dapat menyimpulkan bahwa untuk masalah sumber daya ini meliputi fasilitas, anggaran dan wewenang yang diberikan oleh perwakilan Dinas perhubungan kota Pekanbaru dinilai masih tidak transparan dalam pemberian informasinya. Hal itu terlihat jelas dengan info yang disampaikan kepada penulis bahwa wewenang dan fasilitas semua sudah diatur oleh Kementrian Perhubungan pusat. Dan untuk masalah anggarannya / biayanya penulis juga tidak mendapatkan informasi yang valid dari pihak Dinas Perhubungan Pekanbaru. Dari penjelasan yang penulis terima diketahui bahwa anggaran untuk kebijakan pemerintah terkait peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor ini, tidak ada difasilitasi dana oleh pemerintah pusat.

Dilain kesempatan penulis juga sempat mewawancarai pihak kepolisian kota Pekanbaru bagian Satlantas (satuan polisi lalu lintas) yang pada saat itu diwakilkan oleh Putri Sitinjak yang bertugas sebagai asisten kepala satlantas. Berikut hasil penjelasan dari Ibu Putri Sitinjak :

“kami dari satlanstas Polresta Pekanbaru menindaklanjuti peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 Tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan masyarakat bahwasanya kami hanya sebagai perbantuan dari dinas perhubungan kota Pekanbaru untuk menjalankan peraturan menteri perhubungan terkait keselamatan berkendara khususnya pengguna sepeda motor yang digunakan masyarakat dan pengemudi gojek Pekanbaru, jadi untuk masalah wewenang dan fasilitas semua tetap di pegang oleh pihak kementrian perhubungan pusat. Dan untuk masalah anggaran / biaya kami

tidak mengetahui nya. kami hanya menjalankan tugas kami di jalan raya sebagai penindak atau pemberian saksi kepada pengguna jalan raya yang melanggar rambu lalu lintas dan menerobos lampu merah akan kami kenakan saksi berupa surat tilang dan bagi masyarakat anak di bawah umur yang belum mempunyai SIM (surat izin mengemudi), juga akan kami tindak baik itu kalangan masyarakat umum maupu sebagai driver gojek. Kami sebagai Satlantas Poresta Pekanbaru juga menghimbau bahwa masyarakat harus lebih empati kepada diri sendiri agar kita yang ada di jalan raya lebih taat aturan berlalu lintas keselamatan yang utama bukan kecepatan.”

Dari percakapan diatas penulis dapat menyimpulkan bahwa pihak satlantas juga tidak memiliki wewenang dan andil dalam pelaksanaan kebijakan pemerintah tersebut terkait dengan peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 pihak satlantas hanya sebagai pendukung dan ikut membantu dalam proses penerapan berjalannya peraturan menteri tersebut dan untuk masalah anggaran dana / biaya pun tidak disebutkan oleh pihak satlantas dikarenakan tidak adanya kejelasan informasi terkait anggaran yang dikeluarkan oleh pemerintah dalam implelementasi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan berkendara sepeda motor yang digunakan masyarakat dan pengemudi gojek pekanbaru. Satlantas juga menghimbau kepada seluruh masyarakat pekanbaru termasuk pengemudi gojek agar lebih berempati kepada diri sendiri agar lebih taat akan aturan berlalu lintas dan lebih mengutamakan keselamatan dari pada kecepatan berkendara.

3. Disposisi (sikap)

Salah satu faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan adalah sikap implementor. Jika implementor setuju dengan bagian-bagian isi dari kebijakan maka mereka akan melaksanakan dengan senang hati tetapi jika





pandangan mereka berbeda dengan pembuat kebijakan maka proses implementasi akan mengalami banyak masalah. Ada tiga bentuk sikap/respon implementor terhadap kebijakan; kesadaran pelaksana, petunjuk / arahan pelaksana untuk merespon program kearah penerimaan atau penolakan, dan intensitas dari respon tersebut. Dukungan dari pimpinan sangat mempengaruhi pelaksanaan program dapat mencapai tujuan secara efektif dan efisien. Wujud dari dukungan pimpinan ini adalah menempatkan kebijakan menjadi prioritas program, penempatan pelaksana dengan orang-orang yang mendukung program, memperhatikan keseimbangan daerah, agama, suku, jenis kelamin dan karakteristik demografi yang lain. Disamping itu penyediaan dana yang cukup guna memberikan insentif bagi para pelaksana program agar mereka mendukung dan bekerja secara total dalam melaksanakan kebijakan program.

Sikap yang penulis simpulkan Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan pihak dinas perhubungan, kepolisian bagian satlantas dan kantor gojek pekanbaru, penulis menyimpulkan bahwa ketiga pihak implementor sangat mendukung kebijakan pemerintah terkait peraturan menteri no.12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan masyarakat terutama pengemudi gojek di Pekanbaru.

Sebagai bentuk dukungan dari dinas perhubungan kota Pekanbaru telah melakukan sosialisasi secara berkala kepada masyarakat pekanbaru baik secara langsung maupun tidak langsung melalui media cetak dan online. Sedangkan bentuk dukungan yang diberikan oleh pihak kepolisian satlantas dengan melakukan Razia secara umum kepada seluruh masyarakat dan pengemudi gojek yang

menggunakan kendaraan roda dua yang melanggar aturan akan dikenai sanksi tilang / administrasi ditempat Razia saat berlangsung. Dan bentuk dukungan dari pihak kantor gojek Pekanbaru yaitu dengan menyediakan atribut untuk keperluan berkendara saat membawa penumpang. Dan pihak kantor gojek juga telah mensosialisasikan kepada seluruh mitranya agar tidak melanggar aturan pemerintah yang telah dibuat untuk keselamatan dan keamanan saat mengambil dan mengantarkan orderan gojek.

Dibulan Agustus 2022 tanggal 02 penulis juga telah mewawancarai beberapa driver gojek pekanbaru di kecamatan marpoyan damai untuk menanyakan tentang bagaimana sikap dari pengemudi gojek dalam menanggapi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 berikut hasil wawancara penulis :

Agus salim mengatakan : “bahwa kami sebenarnya sangat setuju dengan peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor, namun alangkah baiknya pihak kementerian perhubungan tidak hanya mengundang pihak aplikator penyedia jasa layanan saja untuk mengambil keputusan, kami pihak pengemudi hendaknya ikut sertakan dalam memutuskan kebijakan itu sendiri. Karena kami merasa tarif yang diterapkan oleh pihak aplikator tidak sesuai dengan yang di jelaskan oleh dinas perhubungan pusat. Seperti jasa tarif dengan bahan bakar dan jarak tempuh oleh pengemudi sehingga pengemudi terpaksa menerima dan menjalankan orderan tersebut karena pengemudi tidak ada pilihan lain. Dampak dari permasalahan tersebut kendaraan yang digunakan pengemudi membutuhkan biaya perawatan yang tidak sedikit dibanding dengan pendapatan yang diterima dari penyelesaian orderan tersebut. Seperti kasus dalam pasal 11 ayat 3 peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019, dimana biaya langsung seperti yang dimaksud penyusutan kendaraan, bunga modal (saldo), pajak kendaraan bahan bakar (minyak), ban dan pemeliharaan dan perbaikan kendaraan, penyusutan telepon seluler, pulsa/kuota internet tidak ditanggung oleh pihak aplikator tetapi tetap dibebankan kepada pelanggan aplikasi gojek. Hal tersebut tentu hanya menguntungkan pihak aplikator saja, sementara bebannya ditanggung oleh pengemudi dan customer gojek Pekanbaru.

“lusi prasetya mengatakan : “Peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan oleh masyarakat dan pengemudi gojek itu cukup membingungkan bagi



saya dan kawan-kawan karena informasi ini beritanya tidak transparan oleh pihak aplikator yang kami tau hanya tentang tarif yang kami kira akan menguntungkan kami pihak pengemudi, namun pada kenyataannya tarif yang ada saat ini justru sangat merugikan kami pengemudi karena tarif yang dikenakan makin kecil dengan jarak penjemputan yang semakin jauh. Sikap kami terhadap peraturan menteri perhubungan ini tidak setuju dan kurang mendukung namun jika ada perubahan ke arah yang lebih menguntungkan mungkin kami akan sangat mendukung.”

“rijal ojie mengatakan :”Permenhub ini sangat bagus untuk mengatur keselamatan masyarakat umum dang ojek, tentu nya untuk peraturan ini juga harusnya berimbas baik untuk kami kedepannya. Tapi sekarang ini tarif yang diterapkan pihak aplikator sangat tidak sesuai antara jarak dan tarif yang di terima oleh kami para pengemudi. Kami berharap fasilitas dari pihak aplikator juga diberikan kepada kami yang ada di kota Pekanbaru sepertinya adanya jasa penyewaan kendaraan listrik untuk seluruh pengemudi disini, diberlakukannya tarif yang sesuai dengan jarak tempuh, pemerataan orderan untuk setiap pengemudi dan harapan kami pihak aplikator tidak memberikan *suspend*/pemutusan mitra hanya sepihak saja, tanpa mengetahui penyebab permasalahannya.”

Dari hasil wawancara penulis kepada beberapa pengemudi gojek yang ada di kecamatan Marpoyan, dapat disimpulkan bahwa hampir semua pengemudi gojek di marpoyan setuju dengan peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang di gunakan masyarakat dan pengemudi gojek di Pekanbaru. Namun kebanyakan pengemudi meminta agar pihak kementerian perhubungan mengikutsertakan para pengemudi untuk membahas masalah tarif dengan pihak aplikator agar keputusan yang diberikan pihak aplikator tidak merugikan pengemudi dan seluruh pengguna aplikasi gojek. Saat ini tarif yang berlaku lebih dibebankan kepada pengemudi dengan potongan yang cukup besar dan pelanggan gojek dengan biaya tambahan untuk setiap memesan / mengorder melalui aplikasi sehingga biaya yang biasa dikeluarkan pelanggan menjadi lebih mahal dari sebelumnya.

Seperti yang penulis lihat sikap para pengemudi memang mendukung namun tentang peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 ini belum semua





diketahui dan dipahami oleh pengemudi gojek di kecamatan marpoyan damai. Karena kebanyakan dari pengemudi berpikir dengan adanya peraturan menteri nomor 12 tahun 2019 ini, mereka merasa lebih diperhatikan oleh pemerintah dan pihak aplikasi tidak sewenang-wenang dalam menentukan tarif, pemberian suspen/pemutusan mitra, oleh karena itu pemerintah harus ikut andil disetiap keputusan yang di buat aplikasi penyedia jasa layanan karena pemerintah lah sebagai penyangga tangan masyarakat atau mitra *Driver* gojek sesuai dengan undang-undang yang berlaku di Indonesia.

Hasil kesimpulan dari keseluruhan wawancara pada indikator disposisi ini antara dinas perhubungan, satuan polisi lalu lintas dan kantor gojek pekanbaru dapat disimpulkan pada indikator disposisi, koordinasi antara pemerintah dan pihak yang terkait terjalin dengan intens, selain berkomunikasi juga memantau terpantau setiap pergerakan dari pihak dinas perhubungan, satuan polisi lalu lintas dan pihak gojek pekanbaru dalam proses perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan masyarakat dan pengemudi gojek pekanbaru.

4. Struktur Birokrasi

Yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu program, diantaranya kompetensi dan ukuran staff agen dukungan legislatif dan esekutif, kekuasaan organisasi, derajat keterbukaan komunikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan. Struktur birokrasi yaitu meliputi karakteristik organisasi yang akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu program diantaranya kompetensi dan ukuran staff agen dukungan legislatif

dan eksekutif, kekuasaan organisasi, derajat keterbukaan komunikasi dengan pihak luar maupun badan pembuat kebijakan. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa keberhasilan atau kegagalan implementasi suatu program dilihat dari kemampuan secara nyata dalam mengoperasionalkan implementasi program-program dalam mencapai tujuan, serta terpenuhinya misi program dengan dukungan oleh kemampuan yang tinggi pada organisasi dari tingkat atas sampai pada tingkat paling bawah.

Pada indikator struktur birokrasi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat terutama seluruh pengemudi gojek di Pekanbaru dalam pelaksanaannya, pemerintah telah menetapkan dinas perhubungan kota pekanbaru sebagai penggerak utama untuk berjalannya kebijakan ini di kota Pekanbaru, selanjutnya dinas perhubungan kota pekanbaru dibantu oleh pihak kepolisian bagian lalu lintas dalam sosialisasi kepada masyarakat umum dan bekerja sama dengan pihak aplikasi (kantor gojek) pekanbaru untuk disosialisasikan kepada seluruh mitra pengemudi gojek.

Berdasarkan hasil wawancara penulis kepada dinas perhubungan kota pekanbaru, satlantas (satuan polisi lalu lintas), dan kantor gojek bahwa dalam indikator struktur birokrasi dalam implementasi peraturan menteri nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan pengemudi gojek jika digambarkan dalam bentuk struktur seperti berikut :

Gambar 5.4 Struktur Birokrasi Permenhub No.12 Tahun 2019 di Pekanbaru

Struktur Birokrasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Dan Pengemudi Gojek





Sumber : Data olahan penulis, 2022

Dilihat dari gambar diatas, dapat dijelaskan bahwa struktur birokrasi pada tahap implementasi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan pengemudi gojek dipekanbaru bahwa pemerintah telah sangat jelas menyusun dan mengatur semua pihak yang akan terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung dalam pelaksanaan peraturan menteri perhubungan ini di kota Pekanbaru agar peraturan ini tepat sasaran.

ISLAM RIAU



C. Faktor Penghambat dalam Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat (studi pengemudi gojek di Pekanbaru)

Dalam melakukan penelitian ini, penulis melihat ada beberapa faktor yang menyebabkan implementasi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 ini kurang maksimal dalam pelaksanaannya diantaranya yaitu :

1. Kurangnya sosialisasi yang diberikan oleh Pemerintah Daerah/Dinas Perhubungan Provinsi dan Dinas Perhubungan kota Pekanbaru kepada masyarakat umum terkait perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor di kota Pekanbaru
2. Kurangnya wadah bagi mitra pengemudi gojek dalam menyampaikan aspirasi kepada pihak *management aplikasi* yang berkaitan dengan peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 pasal 11 ayat (3) tentang perhitungan biaya jasa
3. Kurangnya kesadaran masyarakat pengguna sepeda motor untuk mengutamakan keselamatan berkendara

**UNIVERSITAS
ISLAM RIAU**

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK :

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

BAB VI

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara penulis, dapat diambil kesimpulan bahwa implementasi peraturan menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat di kota Pekanbaru sudah berjalan, namun penulis melihat masih banyak yang harus di sosialisasikan kepada masyarakat dan seluruh pengemudi gojek di kota Pekanbaru.

Dari beberapa pengemudi gojek yang penulis wawancarai, ada harapan kepada pihak *aplikator* agar lebih mempertimbangkan mengenai tarif dan jasa yang dibebankan kepada pengemudi dan pelanggan pengguna aplikasi gojek, karena tarif yang dikenakan jumlahnya masih tidak sesuai dengan harapan pengemudi gojek di Pekanbaru, oleh sebab itu pengemudi juga berharap perhatian dari Pemerintah daerah dan Dinas perhubungan kota Pekanbaru untuk lebih menindak lanjuti permasalahan ini demi kesejahteraan pengemudi gojek di Pekanbaru.

Masih banyaknya masyarakat dan Pengemudi gojek di Pekanbaru yang tidak mematuhi peraturan rambu lalu lintas dan kurang memperhatikan keselamatan dalam berkendara menyebabkan peraturan Menteri perhubungan nomor 12 tahun 2019 ini dinilai masih banyak kekurangan yang perlu di perbaiki dalam proses pelaksanaannya agar lebih maksimal hasilnya untuk perlindungan keselamatan

pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan Pengemudi gojek di Pekanbaru.

Hambatan-hambatan yang ada merupakan minimnya perhatian pemerintah dalam menangani permasalahan keselamatan berkendara ini, sehingga masih banyak masyarakat dan pengemudi gojek yang kurang memperhatikan keselamatan diri sehingga menyebabkan naiknya angka kecelakaan sepeda motor di kota Pekanbaru ini.

B. SARAN

Melihat banyaknya hambatan-hambatan dalam implementasi peraturan Menteri Perhubungan nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, ada beberapa saran dari penulis yaitu :

1. Pemerintah Daerah / Dinas Perhubungan kota lebih konsisten dalam mensosialisasikan tentang Peraturan Menteri Nomor 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan pengemudi gojek di Pekanbaru.
2. Pihak aplikator lebih memperhatikan dan peduli terhadap mitra pengemudi gojek dan pengguna aplikasi gojek dalam menentukan tarif biaya layanan dan jasa agar saling menguntungkan



3. Seluruh masyarakat dan Pengemudi kendaraan bermotor lebih memperhatikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan dalam mengemudi kendaraan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas.



UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DOKUMEN INI ADALAH ARSIP MILIK:

PERPUSTAKAAN SOEMAN HS

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-buku

Dun. William. 2003. *Pengantar Analisi Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gadjah Mada University Press

Abdul Wahab. Solichin. 2014. *Analisis Kebijakan*. Jakarta : Bumi Aksara

Anggara, Sahaya. 2014. *Kebijakan Publik Pengantar*. Bandung : CV. Pustaka Setia

Agustino, Leo 2016. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta

Agustino, Leo 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta

Purwanto agus dan Dyah Ratih. 2012. *Implementasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta :Gava Media

Syafiie, Kencana, Inu. 2013. *Ilmu Pemerintahan*. Bandung : CV. Mandar Maju

Syafiie, Kencana, Inu. 2011. *Sistem Pemerintahan Indonesia*. Jakarta : PT. Rineka Cipta

Syafiie, Kencana, Inu. 2009. *Ilmu Pemerintahan Indonesia*. Jakarta : PT. Bumi Aksara

Sugiyono.2016. *Metode Penelitian*. Bandung : Alfabeta

Jubaedah dan Syaripin. 2005. *Pemerintah Daerah di Indonesia*.Bandung : CV. Pustaka Setia

Mahmuzar.2016. *Sistem Pemerintahan Indonesia*. Bandung : Nusa Media

Moleong, Lexy J. 2000. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosda Karya

Creswell, John W. 2018. *Penelitian Kualitatif dan Desain Memilih Diantara Lima Pendekatan*. Yogyakarta : Pustaka Belajar



- Anggito, A.2018. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Jawa Barat : CV. Jejak
- Labolo, Muhadam. 2008. *Memahami Ilmu Pemerintahan*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada
- Nurcholis, Hanif. 2007. *Teori dan Praktik Pemerintahan Dan Otonomi Daerah*. Jakarta : PT. Grasindo
- Yuniastuti, Endang.2020. *Pola Kerja Kemitraan di Era Digital*. Jakarta : PT. Elex Media Komputindo
- Winarno, Budi.2008. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Jakarta : PT. Buku Kita
- Islamy, Irfan.1986. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan*. Tangerang : Bina Aksara

B. Jurnal

- Rokim. 2019. *Analisis Kebijakan Versi Dunn & Implementasinya dalam Pendidikan Islam*. Jurnal Studi Islam. Vol. 14, No.2
- Akib, Haedar. 2010. *Implementasi Kebijakan, Apa, Mengapa dan Bagaimana*. Jurnal Administrasi Publik. Vol. 1 No.1

C. Dokumentasi

- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Untuk Kepentingan Masyarakat
- Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Angkutan Lalu Lintas dan Jalan

