



Implementasi Alat Pembatas Kecepatan Di Kecamatan Binawidya

Rohmawati Rohmawati
Universitas Riau, Pekanbaru
Email : rohma298@gmail.com

Febri Yuliani
Universitas Riau, Pekanbaru
Email : febri.yuliani@lecturer.unri.ac.id

Korespondensi penulis: rohma298@gmail.com

Abstract. Road is a land transportation infrastructure that covers all part of the road, including traffic facilities. One of the most common road equipment facilities is speed limiters which function to limit the speed of vehicle users. The regulation that governing about these speed limiters are Regulation of Minister of Transportation Number 14 of 2021. This policy was made as a guideline for the implementation of road equipment facilities, including speed limiters. However, in its implementation in Binawidya District, this regulation is rarely known by the public. In the end, many road that require this tool were built independently, without knowing the actual shape and size. The organizer of this regulation for city road is the Mayor, who is assisted by the City Transportation Agency. This research uses a qualitative method and using Malcolm L.Goggin, et al. theory of policy implementation as a reference. The result show that the implementation of these policies is still not optimized. There are three factors that hinder it, and that is 1) there no separate Regional Regulation regarding speed limiting device, 2) the lack of communication and socialization through social media that are ineffective, and 3) the human resource who understand the technical work of speed limiting device are still lacking..

Keywords: Implementation, Speed Limiters, Message Content, Message Form, Perceptions about Leader.

Abstrak. Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi semua bagian jalan, termasuk fasilitas lalu lintasnya. Salah satu fasilitas perlengkapan jalan yang sering ditemui adalah polisi tidur atau alat pembatas kecepatan, yang berfungsi untuk membatasi kecepatan pengguna kendaraan. Peraturan yang mengatur tentang alat pembatas kecepatan tersebut adalah PeraturannMenteriiPerhubungan Nomorn14 Tahunu2021. Kebijakan ini dibuat sebagai pedoman penyelenggaraan fasilitas perlengkapan jalan, termasuk didalamnya alat pembatas kecepatan. Namun dalam implementasinya di Kecamatan Binawidya, aturan ini jarang diketahui oleh masyarakat. Pada akhirnya, lingkungan jalan yang membutuhkan alat ini banyak yang dibangun secara mandiri oleh masyarakat sekitar tanpa mengetahui bentuk dan ukuran yang sebenarnya. Penyelenggara kebijakan ini untuk jalan kota adalah Walikota, yang dibantu Dinas Perhubungan Kota. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif yang mengacu pada teori implementasi kebijakan menurut Malcolm L. Goggin, dkk. Hasilnya menunjukkan bahwa implementasi kebijakan tersebut masih belum dioptimalkan. Ada tiga faktor yang menjadi penghambatnya, yaitu 1) belum ada Peraturan Daerah tersendiri tentang alat pembatas kecepatan, 2) kurang dibangunnya komunikasi dan sosialisasi melalui media sosial yang kurang efektif, dan 3) sumber daya manusia yang paham akan pengerjaan teknis alat pembatas kecepatan masih belum memadai.

Kata kunci: Implementasi, Alat Pembatas Kecepatan, Isi Pesan, Bentuk Pesan, Persepsi tentang Pemimpin.

LATAR BELAKANG

Pekanbaru adalah ibukota Provinsi Riau. Posisinya sebagai ibukota provinsi akan menarik pendatang baru setiap tahunnya, baik itu dari dalam maupun luar Provinsi Riau. Pekanbaru sendiri memiliki luas sekitar 632,26 km² dengan jumlah penduduk pada tahun 2022 mencapai 1.007.540 jiwa. Dibandingkan dengan kabupaten/kota lainnya, Pekanbaru juga menjadi wilayah terpadat di Provinsi Riau. Saat ini Pekanbaru termasuk ke dalam kota metropolitan yang salah satunya dicirikan dengan jumlah penduduk sekitar satu hingga lima

juta jiwa. Sehingga menjadi hal yang wajar jika perkembangan dan pembangunan di Kota Pekanbaru terus meningkat.

Dengan besarnya jumlah penduduk tersebut, masalah perkotaan yang muncul juga semakin kompleks. Baik itu dibidang perekonomian, pendidikan, sosial, budaya, dan lainnya. Salah satunya adalah masalah seputar transportasi yang digunakan oleh masyarakat. Jenis transportasi di kota tentu lebih beragam. Transportasi umum juga mudah ditemui.

Tabel 1.1 Banyaknya Surat Izin Mengemudi yang Dikeluarkan Oleh Kepolisian Resor Kota Pekanbaru Tahun 2018-2022

Tahun	SIM A		SIM B.I		SIM B.II		SIM C	SIM D
	Biasa	Umum	Biasa	Umum	Biasa	Umum		
2018	45.784	35	1.436	1.093	114	936	46.138	-
2019	14.883	6	538	747	80	746	33.375	-
2020	42.862	26	1.463	1.302	130	1.278	40.234	-
2021	43.063	19	1.233	1.091	144	968	39.164	6
2022	46.259	12	998	904	84	886	43.077	6
Jumlah	192.851	98	5.668	5.137	552	4.814	201.988	12

Sumber : Badan Pusat Statistika Kota Pekanbaru, 2023

Dalam transportasi, jalan menjadi unsur penting bagi pengguna kendaraan. Tidak hanya sekedar ada, tetapi juga perlu dibuat sedemikian rupa agar aman dan nyaman saat dilewati pengguna kendaraan. Beberapa peraturan yang berkaitan dengan jalan adalah UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Permen PU Nomor 11 Tahun 2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.

Berdasar pada peraturan, ada tiga tahap penyelenggaraannya. Pertama penempatan dan pemasangan, kedua pemeliharaan, serta yang ketiga adalah penghapusan. Penyelenggara alat pengendali dan pengaman pengguna jalan untuk jalan kota adalah Walikota. Dalam melaksanakan tugas tersebut, Walikota dibantu oleh Dinas Perhubungan Kota. Penempatan dan pemasangan fasilitas perlengkapan jalan perlu memperhatikan desain jalan, karakter dari lalu lintas, kelengkapan konstruksi jalan, keadaan struktur tanah, serta fasilitas dan fungsi dari perlengkapan jalan lainnya yang sudah terpasang. Kemudian didalam pemeliharaan meliputi kegiatan inventarisasi alat, pengamatan dan pemantauan kinerja alat, pembaruan data, penyusunan rencana program pemeliharaan, serta pelaksanaan kegiatan pemeliharaan. Pemeliharaan dilakukan secara berkala dan insidental.

Dua universitas besar di Provinsi Riau, yaitu Universitas Riau dan Universitas Islam Negeri Sutan Syarif Kasim merupakan contoh lingkungan yang jalan-jalan disekitarnya banyak dibangun fasilitas perlengkapan jalan. Dilingkungan universitas juga banyak ditemui kos-

kosan dan perumahan yang ditujukan untuk tempat tinggal mahasiswa. Selain itu, keberadaan mahasiswa juga menjadikan sektor ekonomi dilingkungan universitas berkembang pesat. Terdapat berbagai macam pertokoan yang menjual kebutuhan mahasiswa ataupun masyarakat yang tinggal di sekitar universitas. Keadaan tersebut membuat lingkungan universitas menjadi lingkungan yang ramai dan padat. Dan biasanya pada jalan-jalan lingkungan tersebut, kendaraan tidak bisa dipacu dengan kecepatan yang tinggi karena bisa berpotensi terjadinya kecelakaan.

Secara umum mungkin kita mengenal alat pembatas kecepatan dengan nama polisi tidur. Namun, seperti yang telah disebutkan sebelumnya, alat pembatas kecepatan berdasarkan peraturan terdiri dari tiga jenis, yaitu :

1. *Speed bump* merupakan APK yang penempatannya pada lingkungan parkir, jalan privat, dan jalan pada lingkungan terbatas. Sehingga lingkungan tempat terpasangnya *speed bump* merupakan lingkungan yang ramai terbatas pada lingkungan itu saja. Misalnya jalan di dalam lingkungan pendidikan, bandar udara, dan kompleks perumahan.

Gambar 1.1 *Speed Bump*



Sumber : <https://adigunakaryapersada.co.id/2019/perbedaan-speed-bump-speed-hump-dan-speed-table/> (Diakses tanggal 12 Desember 2022)

2. *Speed hump* digunakan pada jalan lokal dan jalan lingkungan. Tempat terpasangnya *speed hump* merupakan jalan umum yang memang ramai dilewati dan tidak dibatasi siapa saja melewatinya.

Gambar 1.2 *Speed Hump*



Sumber : *Dokumentasi Peneliti*, 202

3. *Speed table* digunakan pada jalan kolektor, jalan lokal, jalan lingkungan, dan *zebra cross*. Tempat terpasangnya *speed table* selain memang termasuk jalan umum, juga jalan yang biasa dilewati dengan standar kecepatan operasional yang lebih tinggi dari *speed bump* dan *speed hump*.

Gambar 1.3 Speed Table



Sumber : Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018




Lembaga yang berwenang untuk memasang alat pembatas kecepatan wilayah Pekanbaru, termasuk Kecamatan Binawidya adalah Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Masyarakat sebenarnya juga dapat mengajukan pemasangan alat pembatas kecepatan kepada Dinas Perhubungan. Ini menunjukkan bahwa masyarakat dapat berpartisipasi dalam rangka mewujudkan ketertiban dan keamanan jalan dilingkungannya. Berdasarkan wawancara yang dilakukan peneliti dengan Kepala Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, pengajuan pemasangan alat pembatas kecepatan oleh masyarakat adalah sebagai berikut.

1. Pertama, masyarakat harus membuat surat yang diketahui oleh pejabat setempat, seperti Ketua RW atau Ketua RT yang ditujukan ke pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
2. Setelah surat diterima, pihak Dinas Perhubungan melakukan survei lokasi yang ingin dibangun alat pembatas kecepatan. Survei dilakukan untuk menentukan apakah lokasi yang dimaksud memerlukan pemasangan alat pembatas kecepatan atau tidak.
3. Jika hasil survei menunjukkan bahwa titik lokasi memang perlu dibangun alat pembatas kecepatan, akan dibuat surat rekomendasi yang menjadi landasan dikeluarkannya izin pembangunan alat pembatas kecepatan oleh Walikota Pekanbaru.

Pelaksanaannya tetap menjadi tanggungjawab dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berdasarkan peraturan yang berlaku.

Dapat dilihat pada tiga gambar halaman berikutnya bahwa alat pembatas kecepatan yang dibangun masyarakat sekitar di jalan-jalan lingkungan ini dibangun tanpa memperhatikan bentuk dan tujuan pembuatannya.

Tabel 1.2 Alat Pembatas Kecepatan Yang Tidak Sesuai Dengan Peraturan

<p>Alat Pembatas Kecepatan Jalan Buluh Cina</p> 	<ul style="list-style-type: none"> a. Alat pembatas dibangun berjejer tiga. b. Tidak memperhatikan ketinggian dan kelandaian.
<p>Alat Pembatas Kecepatan Jalan Binakrida</p> 	<ul style="list-style-type: none"> a. Dibangun sampai melewati bahu jalan. b. Lebar dan tinggi APK tidak diperhatikan.
<p>Alat Pembatas Kecepatan di Jalan Merpati Sakti</p> 	<ul style="list-style-type: none"> a. Dibangun hanya setengah dari lebar jalan.

Sumber : Dokumentasi Peneliti, 2022

Dibangunnya alat pembatas kecepatan oleh masyarakat memperlihatkan bahwa masyarakat sebenarnya sadar bahwa jalan-jalan di lingkungan tempat tinggalnya merupakan lingkungan yang ramai. Sehingga perlu diambil tindakan agar jalan-jalan tersebut aman dilewati. Salah satunya dengan mencegah pengendara melaju dengan kecepatan tinggi menggunakan alat pembatas kecepatan. Kesadaran dan partisipasi masyarakat ini tentu sangat penting mengingat keamanan di jalan lingkungan terkadang tidak terlalu diawasi seperti jalan-jalan utama. Mau tidak mau masyarakat sekitar lah yang bertanggung jawab untuk menjaga keamanan dan ketertiban lingkungannya.

Alat pembatas kecepatan pertama kali diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Pengertian, penempatan, dan spesifikasinya ada pada pasal 3 hingga pasal 7. Sedangkan penyelenggaraannya diatur pada bab IV peraturan tersebut. Selanjutnya, peraturan tersebut digantikan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Peraturan ini lebih detail dalam menjelaskan

mengenai spesifikasi dan teknis dari alat pengendali dan pengaman pengguna jalan dari peraturan sebelumnya. Spesifikasi mengenai APK didalam peraturan tersebut ada pada pasal 3, dan penyelenggaraannya pada bab IV.

Hingga saat ini, peraturan daerah yang menyebut tentang alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru mengacu pada Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang dasarnya adalah Ke menhub Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan yang sudah tidak berlaku. Dimana peraturan yang mengatur tentang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, termasuk didalamnya alat pembatas kecepatan, sudah berganti menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021.

Untuk itu, berdasarkan paparan sebelumnya, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian terkait permasalahan penyelenggaraan alat pembatas kecepatan di Kecamatan Binawidya berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 dengan karya ilmiah yang berjudul, “**Implementasi Alat Pembatas Kecepatan Di Kecamatan Binawidya**”.

KAJIAN TEORITIS

Implementasi Kebijakan Publik

Istilah implementasi muncul beberapa dekade lalu, dan dipakai oleh Harold Laswell (1956) untuk pertama kalinya. Menurutnya, untuk dapat memahami kebijakan publik, maka kebijakan sendiri perlu dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu agenda-setting, formulasi, legitimasi, implementasi, evaluasi, reformulasi, dan terminasi. Laswell tidak menekankan pentingnya implementasi kebijakan secara khusus.

Williams (1971) dalam Van Meter dan Van Horn (1975) menyatakannya secara ringkas tentang implementasi, bahwa secara umum, studi tentang implementasi adalah upaya untuk melihat apakah manusia dan materi dapat disatukan dalam unit organisasi yang kohesif serta memberikan mereka motivasi sedemikian rupa untuk melaksanakan tujuan dari organisasi.

Jalan

Secara umum jalan dapat dipahami sebagai penghubung antara satu tempat ketempat lainnya. Dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, tertulis bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi semua bagian jalan, termasuk fasilitas lalu lintasnya.

Jalan dibagi menjadi umum dan khusus. Seperti namanya, jalan umum dipergunakan untuk kepentingan lalu lintas umum, dan tidak dibatasi siapa saja yang melewatinya.

Alat Pembatas Kecepatan

a. Speed Bump

APK jenis ini dapat dibuat dari karet, bahan badan jalan atau bahan lainnya dengan pengaru serupa. Tingginya dari 5 cm sampai 9 cm dengan lebar bagian atas antara 35 cm sampai 39 cm. Maksimal kelandaiannya adalah 50%. Warna kuning/putih dan hitam menjadi warna kombinasi dari APK. 25 cm adalah ukuran untuk warna kuning/putih dan 50 cm adalah ukuran untuk warna hitam.

b. Speed Hump

Sama seperti sebelumnya, APK jenis ini juga dibuat dari karet, bahan badan jalan atau bahan lainnya yang memiliki pengaru serupa. Tingginya antara 8 cm sampai 15 cm dengan lebar antara 30 cm sampai 90 cm. Maksimal kelandaiannya adalah 15%. Kombinasi warna juga sama seperti jenis APK sebelumnya. Hanya saja terdapat perbedaan pada ukuran kombinasi warnanya. 20 cm untuk ukuran warna kuning/putih, dan 30 cm untuk ukuran warna hitam. Jenis APK ini biasanya dipasang pada jalan yang batas kecepatannya dibawah 20 km/jam, seperti jalan lokal dan jalan lingkungan.

c. Speed Table

Berbeda dari dua APK sebelumnya APK jenis ini terbuat dari bahan badan jalan atau blok terkunci dengan mutu setara K-300 untuk material permukaan. Tingginya antara 8 cm sampai 9 cm dengan lebar bagian atas 660 cm. Maksimal kelandaiannya adalah 15%. Kombinasi warna juga terdiri dari warna kuning/putih dan warna hitam. 20 cm untuk ukuran warna kuning/putih dan 30 cm untuk ukuran warna hitam. Selanjutnya, pemasangan APK jenis ini adalah pada jalan yang kecepatannya dibawah 40 km/jam, seperti jalan kolektor, lokal, dan lingkungan, serta tempat penyeberangan jalan.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan metode kualitatif dengan studi kasus untuk mendeskripsikan fenomena yang terjadi dan mengeksplorasi lebih dalam mengenai fenomena tersebut. Fenomena tersebut terkait dengan penyelenggaraan alat pembatas kecepatan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021. Studikasuk adalah pendekatan penelitian kualitatif yang sifatnya komprehensif dan mendalam dengan menggunakan beberapa sumber data, baik itu bentuknya data kuantitatif ataupun kualitatif. Alasan peneliti memilih metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus ialah untuk mendalami dan memahami bagaimana sebenarnya implementasi kebijakan publik menggunakan model implementasi Goggin, dkk.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Alat Pembatas Kecepatan di Kecamatan Binawidya

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teori implementasi yang dikemukakan oleh Malcolm L. Goggin, dkk dalam bukunya yang berjudul “Implementation Theory and Practice: Toward Third Generation” yang di adaptasi oleh Yulianto Kadji melalui bukunya yang berjudul “Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik”. Didalam buku tersebut, model implementasi kebijakan publik oleh Goggin, dkk, terdiri dari tiga hal penting, yaitu :

1. Isi Pesan
2. Bentuk Pesan
3. Persepsi tentang Pemimpin

A) Isi Pesan

1) Kejelasan kebijakan

Dalam implementasi kebijakan sendiri kemampuan implementor dalam menerjemahkan isi kebijakan tentu sangat penting mengingat merekalah yang akan mengembangkan program dan kegiatan dalam rangka mencapai tujuan dari isi kebijakan itu sendiri. Pelatihan dan pendidikan yang dilaksanakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga disesuaikan dengan bidang masing-masing pegawai ditempatkan. Inilah yang dikatakan implementasi dalam perpektif administrasi publik. Disisi lain, pedoman tentang perlengkapan jalan yang dimaksud Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 ini terdiri dari proses penempatan dan pemasangan, pemeliharaan, serta penghapusan.

2) Kredibilitas Pesan Sebagai sebuah Solusi

Kebijakan dibuat sebagai respon untuk mengatasi permasalahan publik. Kebijakan yang telah hadir ditengah publik adalah kebijakan yang dipercaya mampu menjadi sebuah solusi. Peraturan mengenai alat pembatas kecepatan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 diterbitkan dengan tujuan mencegah potensi terjadinya kecelakaan di jalan yang perlu dilewati dengan kecepatan rendah. Hal ini berkaitan dengan perilaku pengendara yang terkadang tidak berhati-hati ketika melewati jalan lingkungan pemukiman masyarakat. Sehingga perlu alat yang dapat membuat pengendara menurunkan kecepatannya.

3) Konsistensi Kebijakan

Konsistensi yang dimaksud dalam kebijakan adalah kesesuaian atau keselarasan kebijakan, dari tingkat pusat hingga ke tingkat daerah. Dibuatnya sebuah kebijakan tidak lepas dari kebijakan lainnya. Bahkan beberapa kebijakan secara langsung saling mempengaruhi satu sama lain. Untuk itu perlu dipastikan bahwa kebijakan yang dibuat tidak tumpang tindih satu sama lain, sehingga pada pelaksanaannya tidak ada perbedaan persepsi dan kebingungan didalamnya. Hal ini sangat penting, terlebih jika kebijakan tersebut memiliki cakupan yang luas. Kebijakan yang cakupannya luas berisi hal-hal yang bersifat umum. Sehingga perlu turunan kebijakan yang lebih spesifik untuk menjelaskan maksud dari kebijakan di atasnya. Dalam Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 106 Tahun 2016, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi salah satunya adalah untuk menyusun kebijakan pelaksanaan perhubungan. Dinas Perhubungan bisa saja membuat kebijakan tentang teknis pengerjaan alat pembatas kecepatan yang berdasar pada dua peraturan tadi dan menyesuaikan dengan kondisi daerah Kota Pekanbaru sendiri. Dengan demikian, untuk konsistensi kebijakan terkait perlengkapan jalan, khususnya alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru masih membutuhkan derivasi kebijakan, baik itu yang dikeluarkan oleh Walikota Pekanbaru sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 pasal 9, ataupun oleh pihak Dinas Perhubungan sendiri yang bentuknya dapat berupa SOP (Standard Operating Procedure).

B) Bentuk Pesan

1) Efisiensi Kebijakan

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki 79 orang anggota yang berstatus sebagai Pegawai Negeri Sipil dan 463 tenaga harian lepas. Diantara 79 pegawai yang berstatus PNS tersebut, terdapat terdapat 26 orang yang tidak melanjutkan ke pendidikan tinggi. Dari 56 orang lainnya yang melanjutkan pendidikan tinggi, 32 orang merupakan lulusan pendidikan akademik dan 21 orang lulusan pendidikan vokasi. Diantara keduanya, ada 7 orang yang menempuh pendidikan vokasi juga pendidikan akademik. Secara umum, dinas memang banyak menjalankan fungsi dan tugas administrasi. Meskipun demikian, sumber daya manusia yang dibutuhkan juga disesuaikan dengan jenis dinas itu sendiri. Dinas Perhubungan sebagai perpanjangan tangan pemerintah daerah untuk melaksanakan tugas-tugas perhubungan, membutuhkan sumber daya manusia yang memiliki kompetensi

dalam bidang perhubungan pula. Sumber daya lainnya yang tidak kalah penting adalah sumber daya anggaran dan peralatan. Anggaran yang digunakan untuk melaksanakan penyelenggaraan alat pembatas kecepatan di Kota Pekanbaru adalah APBD. Terkait upaya untuk efisiensi anggaran, sebenarnya telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah. Pengadaan barang/jasa pemerintah adalah kegiatan pengadaan yang sumber pendanaannya berasal dari APBN atau APBD. Aturan mengenai pengadaan barang/jasa ini merupakan bagian dari pengelolaan keuangan negara agar tata kelolanya baik dan akuntabilitas. Aturan ini memberikan banyak opsi untuk pemerintah untuk mempergunakan anggaran sesuai dengan kebutuhan. Jika pengadaan dilakukan untuk skala proyek yang kecil, tentu sebaiknya penyelenggaraan dilakukan secara swakelola dengan memperhatikan sumber daya manusia yang dimiliki. Organisasi dan kelompok masyarakat juga dapat terlibat apabila dibutuhkan. Pengadaan melalui penyedia lebih ditujukan untuk skala dan kebutuhan yang lebih besar. Penyelenggaraan melalui penyedia diharapkan secara efektif dan tepat dapat melaksanakan pengadaan yang sudah direncanakan. Prinsip dari pengadaan barang/jasa adalah efektif, efisien, transparan, terbuka, bersaing, adil, dan akuntabel. Peraturan mengenai pengadaan barang/jasa yang diatur menunjukkan bahwa pemerintah tidak sembarangan dalam mengalokasikan anggaran dalam APBN atau APBD.

2) Partisipasi Masyarakat

Merujuk kembali pada Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2018 terkait penyelenggaraan fasilitas perlengkapan jalan di jalan kota seperti alat pembatas kecepatan, dilakukan oleh Dinas Perhubungan sebagai dinas yang melaksanakan urusan pemerintah daerah dibidang perhubungan. Penyelenggaraan meliputi penempatan dan pemasangan, pemeliharaan, serta penghapusan. Tentu saja Dinas Perhubungan sebagai penyelenggara didukung dengan adanya sumber daya-sumber daya dan akses yang dibutuhkan untuk mengimplementasikan kebijakan yang diberikan kepada mereka. Dengan demikian, posisi Dinas Perhubungan disini jelas sebagai implementor. Kemudian, memang tidak ada disinggung dalam Peraturan Menteri Perhubungan diatas tentang posisi masyarakat dalam penyelenggaraan peraturan tersebut. Namun dapat dilihat pada konsideran,

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 tahun 2021 ini dibuat untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Tentu saja dari situ terlihat bahwa peraturan tersebut akan berdampak langsung kepada masyarakat. Karena masyarakatlah yang menjadi pengguna jalan dan memakai fasilitas-fasilitasnya. Sehingga dapat disimpulkan bahwa masyarakat merupakan salah satu subjek dari kebijakan ini. Dukungan masyarakat sebagai subjek dari kebijakan sangat dibutuhkan dalam proses implementasi.

3) Frekuensi Pengulangan Pesan

Setelah kebijakan telah disahkan, maka selanjutnya adalah pengimplementasian dari kebijakan tersebut. Pihak-pihak yang bertanggung jawab menjadi implementor dari kebijakan wajib memahami isi dan tujuan yang ingin dicapai. Karena hal tersebut akan berpengaruh terhadap proses implementasi itu sendiri. Tentu saja untuk membuat implementor memahami isi dari sebuah kebijakan, diperlukan kegiatan yang memberikan edukasi secara teori dan juga praktik. Dinas Perhubungan KotafPekanbaru dalam visi dan misinya memiliki tujuan yang salah satunya adalah meningkatkan pengetahuan dan keterampilan SDM perhubungan melalui kegiatan pendidikan dan pelatihan di sektor perhubungan dan kesekretariatan

4) Tipe Kebijakan

Dari empat tipe kebijakan yang telah disebutkan sebelumnya, sudah jelas bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 merupakan tipe kebijakan domestik. Karena memang ditujukan untuk permasalahan publik didalam negeri berupa keselamatan pengguna jalan. Jika dilihat seksama pula, kebijakan ini termasuk ke dalam jenis kebijakan prosedural. Dapat dilihat pada konsideran peraturan bahwa kebijakan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubunga ini dibuat sebagai pedoman penyelenggaraan fasilitas perlengkapan jalan berupa alat pengendali dan perlengkapan jalan. Isinya menjelaskan tentang bagaimana penyelenggaraan alat pengendali dan pengaman pengguna jalan dilakukan, serta siapa saja yang bertanggungjawab dan berwenang didalamnya.

5) **Penerima Kebijakan**

Penerima kebijakan merupakan kelompok sasaran yang menerima manfaat adanya kebijakan yang diselenggarakan. Penerima kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan tentang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan dalam penelitian ini adalah masyarakat Kota Pekanbaru. Khususnya yang bertempat tinggal di wilayah yang jalan tempat tinggalnya ramai dilewati, dimana biasanya alat pembatas kecepatan atau polisi tidur dibutuhkan. Alat pembatas kecepatan cukup mudah ditemui di jalan-jalan tersebut karena alasan keamanan dan keselamatan. Yaitu agar pengguna jalan yang menggunakan kendaraan bermotor dapat mengurangi laju kendaraannya saat melewati jalan tersebut. Dengan adanya pembangunan alat pembatas kecepatan di lingkungan masyarakat oleh Dinas Perhubungan, sebenarnya dapat sekaligus memberikan informasi mengenai aturan penyelenggaraannya. Seperti bagaimana jika masyarakat ingin mengajukan pemasangan atau bagaimana menghubungi Dinas Perhubungan itu sendiri. Informasi tersebut tentu penting sebagai pemicu aktifnya partisipasi masyarakat.

C) Persepsi Tentang Pemimpin

1) **Sumber Daya**

Beberapa sumber daya dapat hilang seiring berjalannya waktu. Sumber daya ada yang memiliki fisik dan juga tidak. Dalam implementasi publik, keberadaan sumber daya sangat dibutuhkan untuk dapat melaksanakan kegiatan ataupun program yang telah disusun. Ketiadaan sumber daya membuat implementasi publik terlihat mustahil untuk dilaksanakan. Untuk implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021, setidaknya dibutuhkan tiga sumber daya berikut, yaitu sumber daya manusia, sumber daya anggaran, dan sumber daya peralatan.

2) **Legitimasi Pimpinan Daerah Pembuat Kebijakan**

Legitimasi adalah kualitas hukum yang berbasis pada penerimaan putusan dalam peradilan. Dapat pula diartikan sebagai penerimaan dan pengakuan masyarakat akan kekuasaan atau otoritas yang memimpin mereka, termasuk kewenangan, kebijakan, ataupun keputusan yang diambil. Otonomi daerah sendiri menurut pasal 1 ayat (6) adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri Urusan Pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat dalam sistem Negara kesatuan Republik Indonesia. Pemerintahan daerah

dapat membangun daerahnya sesuai ciri khas daerahnya masing-masing yang diatur dengan peraturan perundang-undangan.

3) Kredibilitas Pimpinan

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah. Kepala Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah menjabat sekitar kurang lebih dua tahun sejak dilantik tanggal 10 Februari 2021. Dalam melaksanakan urusan Pemerintah Daerah Kota Pekanbaru dibidang perhubungan, Kepala Dinas tentu tidak bekerja sendiri. Terdapat pemimpin pada setiap bagian dalam struktur organisasi. Seperti pada tiga bidang yang terlihat pada bagan struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Tentu saja pemimpin setiap bidang ini kewenangannya terbatas pada bidang yang dipimpinnya saja. Peraturan Walikota Pekanbaru nomor 106 Tahun 2016 dengan jelas menyebutkan tugas dan fungsi dari setiap bagian yang terdapat dalam struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Sumber kredibilitas yang terakhir adalah daya tarik (*attractiveness*). Daya tarik adalah pelengkap dari dua sumber sebelumnya. Daya tarik berkaitan dengan penampilan luar dari pemimpin. Baik itu penampilan fisik dan cara berpakaian. Orang yang memiliki jabatan sebagai pemimpin tentu diharapkan hadir dengan penampilan terbaik dari dirinya. Menurut Azwar (1995) dalam Winoto Yunus (2015), terkadang persuasi yang disampaikan oleh komunikator yang tidak menarik malah akan berubah dari arah yang dikehendaki. Kegiatan wawancara bersama Kepala Seksi Manajemen dan Kebutuhan Lalu Lintas Jalan dan Perairan, dilakukan saat sore hari. Narasumber mengenakan celana seragamnya, namun dengan atasan berupa kaos. Rambut rapi dengan potongan pendek dan menggunakan jenis sepatu formal untuk bekerja. Penampilan dari narasumber sendiri masih cukup terjaga meski sudah beraktivitas dari pagi hari. Narasumber cukup memperhatikan penampilannya selama berada di ranah kerjanya.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Setelah dilakukannya penelitian terhadap implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 tahun 2021 tentang Perubahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 82 tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan, dengan focus pada alat pembatas kecepatan di Kecamatan Binawidya Kota Pekanbaru, maka berikut ini merupakan beberapa kesimpulan yang diperoleh :

1. Pelaksanaan terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021, khususnya pada alat pembatas kecepatan di Kecamatan Binawidya masih belum dioptimalkan.
2. Adapun faktor penghambat dari Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 di Kecamatan Binawidya yang dapat diidentifikasi oleh peneliti selama penelitian dilakukan adalah sebagai berikut.
 - a. Belum adanya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru khusus tentang alat pembatas kecepatan.
 - b. Komunikasi antara masyarakat dan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang kurang dibangun dan sosialisasi melalui media sosial yang kurang efektif.
 - c. Sumber daya manusia yang paham akan pengerjaan teknis alat pembatas kecepatan masih belum memadai.

Saran

Adapun saran yang terhadap Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 tahun 2021 di Kecamatan Binawidya yang dapat peneliti uraikan adalah sebagai berikut.

1. Meskipun belum ada Peraturan Daerah tentang alat pembatas kecepatan, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dapat membuat SOP (Standart Operating Procedure) dalam pemasangan alat pembatas kecepatan. Saat ini penyelenggaraan alat pembatas kecepatan belum memiliki SOP sendiri, sehingga tata kerjanya belum terstandarisasi dengan baik.
2. Bagaimanapun, sosialisasi kepada masyarakat perlu dilakukan. Hal ini untuk mengedukasi dan mengajak partisipasi masyarakat dalam penyelenggaraan alat pembatas kecepatan. Selain untuk menyebarkan informasi kepada masyarakat, sosialisasi juga dapat membuka pintu komunikasi antara masyarakat dan pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
3. Penyelenggaraan alat pembatas kecepatan terdiri dari pengerjaan teknis dan administrasi. Kebutuhan akan pegawai dengan latar belakang pendidikan perhubungan, seperti Transportasi Darat di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru masih cukup tinggi. Sebaiknya

kebutuhan tersebut dipenuhi terlebih dahulu untuk memastikan penyelenggaraan berjalan dengan efektif. Meskipun ada upaya pelatihan dan pendidikan terhadap pegawai yang sudah masuk, namun akan lebih baik lagi jika dari awal rekrutmen Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sudah mempertimbangkan latar belakang pendidikan pegawai.

DAFTAR REFERENSI

- Agustino, L. (2020). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik* (2nd ed.). CV. Alfabeta.
- Anggara, S. (2018). *Kebijakan Publik* (2nd ed.). CV. PUSTAKA SETIA.
- Astuti, Winny, dan Hardiana, A. (2009). Perencanaan Partisipatif pada Tingkat Kelurahan Sebagai Upaya Pengentasan Kemiskinan pada Permukiman Kumuh Perkotaan. *Journal of Regional and City Planning*, 20(2), 146–154.
- Faat, D. M. (2018). *Standar Efektif Penerapan Rubber Speed Bump Terhadap Pelaksanaan Peraturan Kemenhub No. 3 Tahun 1994 (Studi Kajian pada Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh)* [Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh]. <https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/5128/>
- Irawan, B. (2018). *Pelaksanaan Pengawasan Terhadap Alat Pembatas Kecepatan (APK) / Polisi Tidur Pada Jalan Kelas III C Berdasarkan Keputusan Menteri Pehubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pemakai Jalan (di Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru)* [Universitas Islam Negeri Sutan Syarif Kasim Riau]. <http://repository.uin-suska.ac.id/16079/>
- Kadji, Y. (2015). *Formulasi Dan Implementasi Kebijakan Publik, Kepemimpinan dan Perilaku Birokrasi Dalam Fakta Realitas*. Universitas Negeri Gorontalo Press.
- Kurniyati, Y. (2019). *Partisipasi Masyarakat Dalam Pembangunan Desa Di Desa Mulyorejo 1 Kecamatan Bunga Mayang Kabupaten Lampung Utara*. Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.
- Liani, A. (2014). *Partisipasi Masyarakat Dalam Meningkatkan Perencanaan Pembangunan Desa Di Desa Toapaya Utara Kecamatan Toapaya Kabupaten Bintan Tahun 2014*. http://jurnal.umrah.ac.id/wp-content/uploads/gravity_forms/1-ec61c9cb232a03a96d0947c6478e525e/2016/08/JURNAL11.pdf
- Makhmudi, D. P., & Muktiali, M. (2018). PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN PRASARANA LINGKUNGAN PADA PROGRAM PLPBK DI KELURAHAN TAMBAKREJO, KOTA SEMARANG. *Jurnal Pengembangan Kota*. <https://doi.org/10.14710/jpk.6.2.108-117>
- Mengukur Tingkat Partisipasi Masyarakat Kota Bekasi Dalam Penyusunan APBD Melalui Pelaksanaan Musrenbang 2010*. (2011). 2(2), 89–130. http://etd.repository.ugm.ac.id/home/detail_pencarian/69878
- Meter, Donald. S Van, dan Horn, C. E. Van. (1975). The Policy Implementation Process, A Conceptual Framework. *Administration & Society*, 6(4), 445–488. <https://doi.org/10.1177/009539977500600404>

- Nugroho, R. (2014). *Metode Penelitian Kebijakan*. Pustaka Pelajar.
- Pekanbaru, B. P. S. (2020). *Kota Pekanbaru Dalam Angka 2020* (B. P. S. Pekanbaru (Ed.)). CV. MN Grafika.
- Pous, A. S. F., & Pambudi, A. (n.d.). *Implementasi Kebijakan Alat Pembatas Kecepatan di Kota Yogyakarta*. 1–17. <http://library.fis.uny.ac.id/elibfis/index.php>
- Purwanto, Erwan Agus, dan Sulistyastuti, R. D. (2015). *Implementasi Kebijakan Publik, Konsep dan Aplikasinya Di Indonesia*. Penerbit Gava Media.
- Sintia, Inda, dan Rinaldi, Y. (2018). Izin Pemasangan Alat Pembatas Kecepatan Di Kota Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Bidang Hukum Kenegaraan*, 2(3), 476–489. <http://jim.unsyiah.ac.id/kenegaraan/article/view/13523/5728>
- Surompo, Bimma Ajiwijaya, MHM, Amirotul, dan Handayani, D. (2015). Pengaruh Alat Pengendali Kecepatan Vertikal, Lebar Jalan dan Jarak Pemasangan Terhadap Kecepatan (Di Lingkungan Pemukiman). *Matriks Teknik Sipil*, 3(2), 65–72. <https://doi.org/https://doi.org/10.20961/mateksi.v3i1.37310>
- Syukri, R. P. E. (2020). *Penerapan Alat Pembatas Kecepatan Atau Polisi Tidur Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 Tentang Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan Di Kelurahan Air Putih Kecamatan Tampan Kota Pekanbaru* [Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau]. <http://repository.uin-suska.ac.id/16079/>
- Wahyudin. (2018). *Analisis partisipasi masyarakat dalam pembangunan desa di desa tanah karaeng kecamatan manuju kabupaten gowa* [Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar]. <http://repositori.uin-alauddin.ac.id/11504/>
- Winoto, Y. (2015). Penerapan Teori Kredibilitas Sumber (Source of Credibility) Dalam Penelitian-penelitian Layanan Perpustakaan. *Journal of Library and Information Science*, 5(2), 1–14. <https://ejournal.upi.edu/index.php/edulib/article/viewFile/4393/3101>
- Agustino, 2020; Faat, 2018; Irawan, 2018; Kadji, 2015; Liani, 2014; *Mengukur Tingkat Partisipasi Masyarakat Kota Bekasi Dalam Penyusunan APBD Melalui Pelaksanaan Musrenbang 2010, 2011*; Meter, Donald. S Van, dan Horn, 1975; Nugroho, 2014; Pekanbaru, 2020; Pous & Pambudi, n.d.; Purwanto, Erwan Agus, dan Sulistyastuti, 2015; Sintia, Inda, dan Rinaldi, 2018; Surompo, Bimma Ajiwijaya, MHM, Amirotul, dan Handayani, 2015; Syukri, 2020; Wahyudin, 2018)

Peraturan

Peraturan Walikota Nomor 106 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2021 tentang Perubahan Peraturan Menteri Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.