

## Kolaborasi Pemerintah dalam Menekan Angka Balap Liar di Kota Pekanbaru

Salsa Sabilla Putri<sup>1\*</sup>, Khairul Amri<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>Universitas Riau, Indonesia

E-mail: [salsa.sabilla4155@student.unri.ac.id](mailto:salsa.sabilla4155@student.unri.ac.id)<sup>1</sup>, [khairul.amri@lecture.unri.ac.id](mailto:khairul.amri@lecture.unri.ac.id)<sup>2</sup>

Alamat: Kampus Bina Widya KM. 12,5 Simpang Baru, Kec. Tampan, Panam, Kota Pekanbaru, Riau 28293

\*Korespondensi penulis: [salsa.sabilla4155@student.unri.ac.id](mailto:salsa.sabilla4155@student.unri.ac.id)

**Abstract.** Along with population growth in Indonesia, the increase in people's need for transportation has created problems that have not been resolved in Pekanbaru City. Traffic problems, especially among teenagers, are something the government needs to pay more attention to. This research aims to determine the collaboration process that has been carried out by several stakeholders to suppress illegal racing in Pekanbaru City and identify factors that hinder the collaboration process of the Pekanbaru Police Traffic Unit, the Education Service in this case Pekanbaru 3 Public High School and the Pekanbaru City Transportation Service. This research uses Ansell and Gash's theory in Retno, Hardi & Abd (2020) which uses indicators of Face to Face Dialogue, Trust Building, Commitment to Process, Shared Understanding, Intermedite Outcome. This research uses a qualitative type of research using a phenomenological approach. The results of the research found that the collaboration carried out by the Pekanbaru Police Traffic Unit with related stakeholders in reducing the number of illegal races was quite optimal, this can be seen from the achievement of all the theoretical indicators used in this research even though there were several obstacles faced in its implementation.

**Keywords:** Collaboration, Government Collaboration, Illegal Racing.

**Abstrak.** Seiring dengan pertumbuhan penduduk di Indonesia, peningkatan kebutuhan masyarakat akan transportasi memunculkan masalah yang tak kunjung teratasi di Kota Pekanbaru. Permasalahan lalu lintas khususnya di kalangan remaja menjadi salah satu hal yang perlu diperhatikan lebih oleh pemerintah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses kolaborasi yang telah dilakukan oleh beberapa stakeholder untuk menekan aksi balap liar di Kota Pekanbaru serta mengidentifikasi faktor yang menghambat proses kolaborasi Satlantas Polresta Pekanbaru, Dinas Pendidikan dalam hal ini SMA Negeri 3 Pekanbaru dan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Penelitian ini menggunakan teori Ansell dan Gash dalam Retno, Hardi & Abd (2020) yang menggunakan indikator Dialog Tatap Muka (*Face to Face Dialog*), Membangun Kepercayaan (*Trust Building*), Komitmen dalam Proses (*Commitment To Proccess*), Pemahaman bersama (*Shared Understanding*), dan Pencapaian Hasil (*Intermedite Outcome*). Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Kualitatif dengan menggunakan pendekatan fenomenologi. Hasil penelitian ditemukan bahwa Kolaborasi yang dilakukan Satlantas Polresta Pekanbaru dengan Stakeholder terkait dalam menekan angka balap liar sudah cukup optimal, hal ini dilihat dari tercapainya semua indikator teori yang digunakan pada penelitian ini meskipun ada beberapa kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya.

**Kata kunci:** Kolaborasi, Kolaborasi Pemerintah, Balap Liar.

### 1. LATAR BELAKANG

Seiring dengan pertumbuhan penduduk di Indonesia, peningkatan kebutuhan masyarakat akan transportasi memunculkan masalah yang tak kunjung teratasi di Kota Pekanbaru. Permasalahan lalu lintas khususnya di kalangan remaja menjadi salah satu hal yang perlu diperhatikan lebih oleh pemerintah. Hal ini dikarenakan kebanyakan dari mereka belum memiliki SIM tetapi sudah leluasa membawa motor di jalanan, bahkan kebanyakan dari

mereka sering mengadu kecepatannya di jalanan yang tidak hanya berbahaya bagi dirinya tapi juga bisa membahayakan orang yang ada di sekitarnya. Oleh karena itu pemerintah daerah tidak dapat mengandalkan keterbatasan internal yang dimiliki dalam penerapan sebuah kebijakan dan pelaksanaan suatu program. Mereka harus mampu melibatkan unsur eksternal dalam mengimplementasikan sebuah kebijakan, termasuk dalam pencegahan aksi balap liar.

Pengguna sepeda motor yang beraktivitas di jalan raya diharuskan memenuhi segala persyaratan dan memiliki dokumen seperti Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), serta menggunakan helm dan mematuhi persyaratan teknis lainnya sesuai dengan peraturan lalu lintas (Novendra, A.G , 2024)

Namun pada kenyataannya hal ini tidak dilaksanakan dengan baik oleh sebagian orang. Seringkali aksi balap liar terjadi disekitar kita dimana penyimpangan perilaku ini umumnya dilakukan oleh sekelompok anggota masyarakat yang masih berusia muda (remaja). Kenakalan remaja termasuk kegiatan menyimpang yang artinya dapat merugikan dirinya dan orang lain. Dalam kegiatannya para pelaku balap liar tidak dilengkapi dengan alat pengaman sebagai pelindung. Menurut mereka, balap liar juga sebagai ajang untuk memicu adrenalin, melatih keberanian dalam mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi dan motor yang digunakan adalah hasil dari modifikasi.

Modifikasi motor merupakan salah satu hobi yang sedang banyak digemari oleh anak muda saat ini. Naluri yang lekat dengan adrenaline, menyukai tantangan dan butuh pengakuan serta ingin diakui menjadi faktor utama anak muda memodifikasi motornya untuk menonjolkan kesan sporty dan mengikuti trend yang ada. Ditambah lagi banyak bengkel modifikasi yang mendukung mereka untuk mengganti onderdil motornya sesuai keinginan.

Balap liar merupakan fenomena yang kerap kali menimbulkan resiko dan bahaya bagi masyarakat. Praktik ini melibatkan perlombaan di jalan raya, seringkali dilakukan dengan kecepatan tinggi dan tanpa mengindahkan aturan lalu lintas. Selain membahayakan nyawa pengendara dan orang lain disekitarnya, balap liar juga merusak infrastruktur jalan serta mengganggu ketertiban dan keamanan masyarakat. Kegiatan balap liar ini biasanya dilakukan pada tengah malam sampai menjelang pagi saat suasana jalan raya sudah mulai lengang, dan juga terkadang nekat memberhentikan kendaraan yang melintasi jalan tersebut demi berlangsungnya balap liar ini. Balap liar juga sebagai ajang untuk taruhan, selain itu juga sebagai alternative bagi para pembalap untuk menunjukkan keahlian dari motor buatan bengkel masing-masing (Graham, 2019).

Dalam Pemenhub No. 11 Tahun 2015 Pasal 3 disebutkan bahwa batas kecepatan di jalan bebas hambatan dalam kondisi arus bebas paling rendah 60 km/jam, dan paling tinggi

100 km/jam. Untuk antarkota, batas paling tinggi adalah 80 km/jam. Sementara di kawasan perkotaan batas kecepatan paling tinggi 50 km/jam, tetapi di kawasan pemukiman batas paling tinggi hanya 30 km/jam. Balap liar termasuk pelanggaran yang dicantumkan dalam kategori kecepatan sesuai dengan Undang-Undang No. 22 pasal 115 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Keberadaan budaya geng motor dan balapan liar ini jika terus-menerus dibiarkan berkembang akan menjadi salah satu bentuk konflik di tengah masyarakat. Jadi perlu adanya pencegahan agar tidak menimbulkan keresahan ditengah masyarakat. Oleh karena itu sebelum mengambil langkah pencegahan diperlukan pendataan pelajar yang gemar bermotor di jalanan, selain itu juga perlu melakukan pendataan pelajar yang belum cukup umur dan belum mendapatkan SIM serta memberikan pengarahan untuk menyalurkan minat dan bakatnya dalam kegiatan-kegiatan positif terkait mengendarai motor.

Solusi tersebut diatas tentunya membutuhkan sinergitas dalam bentuk komunikasi, konsolidasi, kerjasama dan hubungan sosial yang positif. Fenomena balapan liar di jalan raya sudah berulang kali ditertibkan, tetapi permasalahan ini masih mengalami timbul dan tenggelam, oleh karena itu fenomena balapan liar ini menjadi perhatian serius yang menuntut respons dan tindakan nyata dari berbagai pihak terkait.

Kolaborasi terus berkembang dalam pemerintahan karena adanya kompleksitas dan saling ketergantungan antar institusi, dimana penanganan suatu masalah publik sangat sulit dilakukan oleh satu institusi pemerintahan saja, sehingga memerlukan kolaborasi agar permasalahan public dengan segala kompleksitasnya dapat teratasi dengan baik.

Manajemen kinerja yang efektif dalam menangani fenomena balap liar membutuhkan kolaborasi yang baik antara Dinas Pendidikan, Sekolah, Kepolisian dan Komunitas. Penanganan ini tidak dapat dilakukan secara terpisah, melainkan harus melibatkan semua pihak yang memiliki peran dan tanggung jawab. Keseluruhan upaya penanganan perlu diintegrasikan dan dilakukan secara terkoordinasi. Ini melibatkan pertukaran informasi antarinstansi, pertemuan rutin untuk evaluasi, dan pembentukan tim kerja bersama yang melibatkan semua pihak terkait. Dengan demikian dapat tercipta sinergi yang lebih kuat untuk merubah perilaku pelajar dan masyarakat terkait balap liar. Evaluasi terhadap efektivitas imbauan, peran sekolah dalam pembinaan karakter, kinerja kepolisian dalam penanganan, peran orang tua dan kolaborasi antarinstansi perlu terus diperhatikan dan ditingkatkan untuk menciptakan perubahan yang positif dalam perilaku pelajar dan masyarakat.

## 2. KAJIAN TEORITIS

### Kolaborasi

Dalam perspektif administrasi publik, kolaborasi merupakan kerja secara bersama atau bisa dikatakan bekerja bersama dengan beberapa pihak yang terkait di dalam suatu kegiatan untuk mencapai tujuan. Hal ini tentu pula sependapat dengan pengertian dari administrasi itu sendiri, administrasi merupakan suatu kerjasama antara dua orang atau lebih untuk mencapai suatu tujuan. Untuk mengetahui posisi kolaborasi dalam konteks administrasi publik dilakukan dengan mencermati konsep tersebut dari berbagai perspektif keilmuan. Dalam literatur administrasi publik sering digunakan terminologi *governance* untuk menjelaskan keterkaitan antar organisasi. Pengertian *governance* tidak sekadar melibatkan lembaga publik dalam formulasi dan implementasi kebijakan, tetapi terhubungnya berbagai organisasi untuk melaksanakan tujuan-tujuan publik.

### Collaborative Governance

Dalam kaitannya dengan administrasi publik, *collaborative governance* merupakan salah satu model strategi baru dari pemerintahan yang melibatkan berbagai *stakeholders* atau pemangku kepentingan secara bersamaan di dalam sebuah forum dengan aparatur pemerintah untuk membuat keputusan bersama yang bertujuan untuk menyelesaikan masalah yang tidak bisa dihadapi sendirian oleh pemerintah itu sendiri. *Collaborative Governance* juga merupakan salah satu tipe *governance*/tata kelola pemerintahan dimana para actor public dan privat bekerja sama dengan cara khusus, menggunakan proses tertentu, menetapkan aturan/kebijakan yang diarahkan pada penentuan tindakan public yang baik.

## 3. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif, dengan menggunakan pendekatan fenomenologi yaitu melihat dan mendengar lebih dekat dan terperinci penjelasan dan pemahaman individual tentang pengalaman-pengalamannya. Penelitian ini dilaksanakan di Kepolisian Resor Kota Pekanbaru yang berlokasi di Jl. Jend. Ahmad Yani No. 11 Kec. Senapelan, Kota Pekanbaru dan Dinas Pendidikan Provinsi Riau yang berlokasi di Jl. Cut Nyak Dhien No. 3, Jadirejo Kecamatan Sukajadi Kota Pekanbaru dan SMA Negeri 3 Pekanbaru yang berlokasi di Jl. Yos Sudarso No. 100A, Umban Sari Kec. Rumbai Kota Pekanbaru.

Adapun pada penelitian ini peneliti menentukan beberapa informan untuk dijadikan sumber informasi yang akan mendukung keaslian data yang peneliti dapatkan yaitu Baur

Tilang Satlantas Polresta Pekanbaru, Kasubnit Kamsel (Keamanan dan Keselamatan) Satlantas Polresta Pekanbaru, Kasubnit Gakkum (Penegakan Hukum) Satlantas Polresta Pekanbaru, Kasi Pembinaan SMA dan Pembinaan PKLPK Dinas Pendidikan Provinsi Riau, Kepala Seksi Pengawasan Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Wakil Kesiswaan SMA Negeri 3 Pekanbaru, dan Masyarakat di sekitar lokasi balap liar.

#### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

##### **Kolaborasi Dalam Menekan Angka Balap Liar di Kota Pekanbaru**

###### **Dialog Tatap Muka (*Face To Face Dialog*)**

Dialog tatap muka merupakan tahapan awal dari dimulainya sebuah kolaborasi. Dimana dialog tatap muka ini berbentuk komunikasi yang bersifat penting menggunakan pesan untuk mencapai makna yang sama antara dua orang atau lebih dalam situasi di mana pembicara dan pendengar memiliki kesempatan yang sama. Proses kolaborasi dibangun melalui dialog atau komunikasi secara tatap muka antar pemangku kepentingan (*stakeholders*). Proses dari kolaborasi berorientasi pada konsensus dan kesepakatan, maka komunikasi dengan tatap muka bisa menjadi cara yang paling efektif dalam proses kolaborasi. Proses tatap muka ini merupakan inti dari proses membangun kepercayaan, saling menghormati, pemahaman bersama dan komitmen terhadap proses.

*“Untuk dialog tatap muka kami sudah melaksanakan Focus Group Discussion (FGD) bersama forum LLAJ kota pekanbaru dan juga kami mengajak Dinas Pendidikan Provinsi Riau, Kepala Sekolah beserta siswa SMA di Kota Pekanbaru. Kami melibatkan instansi lainnya untuk mensinkronkan pendapat dan mencapai kesepakatan bersama, sehingga kedepannya kita dapat mengambil langkah-langkah untuk mengantisipasi atau menekan aksi balapan liar ini.”*(Wawancara dengan Bapak Bagian Urusan Tilang Briпка Dery Pramana pada tanggal 7 Mei 2024)

###### **Membangun Kepercayaan (*Trusts Building*)**

Untuk melakukan sebuah program/kegiatan perlu adanya kepercayaan yang harus dibangun antar pihak yang terkait. Dengan adanya kepercayaan ini nantinya akan membangun hubungan dan mempertahankan kolaborasi yang akan memaksimalkan kegiatan yang sedang dijalankan. Untuk membangun kepercayaan ini, peran pemerintah dalam hal ini Satlantas Polresta Pekanbaru sangatlah penting untuk meyakinkan masyarakat dan Stakeholder lainnya untuk bersama-sama mengatasi aksi balap liar yang ada di Kota Pekanbaru.

“Saat kami melakukan sosialisasi ke sekolah-sekolah, kami terlebih dahulu berkoordinasi dengan tenaga pendidik sebelum memberikan materi kepada siswa. Karena untuk melakukan kegiatan di sekolah perlu adanya rasa saling percaya antara kami dan para guru agar sosialisasi dapat tersampaikan dengan baik dan tepat sasaran.” (Wawancara dengan Bapak IPDA M. Toha, pada tanggal 7 Mei 2024)

### **Komitmen Terhadap Proses (*Commitment To Process*)**

Pelaksanaan *Collaborative Governance* pada upaya menekan angka balap liar di Kota Pekanbaru, para stakeholders yang terlibat sudah menunjukkan komitmen masing-masing untuk menjalankan kolaborasi ini. Para stakeholders terutama Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Kota Pekanbaru yang memiliki wewenang dalam rangka penindakan permasalahan lalu lintas, berusaha dengan sebaik mungkin dalam berkoordinasi dengan Sekolah Menengah Atas Negeri 3 Pekanbaru melalui sosialisasi yang dilakukan di sekolah. Hal ini dikarenakan Satlantas Polresta Pekanbaru menyadari memberikan pendidikan tentang belalu lintas di jalan sangat penting agar aksi balap liar dapat dicegah sejak dini. Hal ini juga dapat dilihat dari kooperatifnya pihak sekolah saat kepolisian melakukan kunjungan disambut dengan baik oleh sekolah. Seperti pernyataan yang disampaikan oleh anggota Unit Keamanan dan Keselamatan Satlantas Polresta Pekanbaru sebagai berikut :

“ Kami selaku penegak hukum sudah berkomitmen melalui visi kami yang berbunyi memberikan bimbingan kepada masyarakat tentang sadar hukum melalui upaya *Preemptif* dan *Preventif* sehingga dapat meningkatkan kesadaran masyarakat akan kepatuhan hukum. Disamping itu kami juga sudah memasang baliho himbauan yang bertulisan ‘*Stop Balap Liar*’ yang sudah terpasang di beberapa lokasi yang kerap dijadikan tempat aksi balap liar, yakni di pintu masuk Stadion Utama Riau Jl. S.M Amin, MTQ Jl. Sudirman dan pintu masuk Stadion Rumbai Jl. Yos Sudarso.” (Wawancara dengan Bapak IPDA M. Thoha, pada tanggal 7 Mei 2024)

### **Pemahaman Bersama (*Share Understanding*)**

Dalam sebuah proses kolaborasi, pemahaman bersama didefinisikan sebagai proses penyamaan pemahaman terkait suatu pengetahuan yang diperlukan dalam mengatasi suatu persoalan yang dihadapi. Pemahaman bersamasangat penting dalam sebuah kolaborasi agar tercapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya.

Dalam beberapa siklus kooperatif, mitra harus menumbuhkan pemahaman khas tentang apa yang pada umumnya dapat mereka capai bersama. Stakeholders dalam hal ini Dinas

Pendidikan Provinsi Riau sudah melakukan penyamaan pemahaman bersama stakeholder dalam upaya pencegahan balap liar ini yaitu sebagai berikut:

*“Dalam proses pemahaman bersama, setiap staff kita dari bidang SMA melakukan koordinasi ke Musyawarah Kerja Kepala Sekolah (MKKS) pada pertemuan-pertemuan tertentu, disampaikan bahwa anak dibawah usia 17 tahun tidak dibenarkan membawa kendaraan ke sekolah, setidaknya mencegah balap liar pada jam sekolah. Kemudian ada juga sekolah yang membuat peraturan tertentu di pintu gerbang sekolah dimana para siswanya dilarang untuk membawa kendaraan, dan ini tidak terlepas dari kerjasama antara Dinas Pendidikan dan pihak yang berkompeten di bidang itu.”* **(Wawancara dengan Ibu Rifa Dewi, SE, M.Si Kepala Seksi Pembinaan SMA dan Pembinaan PKPLK, pada tanggal 17 Mei 2024)**

### **Hasil Sementara (*Intermedite Outcome*)**

Pada tahap ini diharapkan muncul sebuah kesepakatan terhadap hasil akhir yang ingin dicapai dalam suatu kolaborasi. perancangan dan penyusunan sebuah hasil akhir diharapkan dapat membangun rasa kepercayaan serta komitmen untuk dapat menjalankan tupoksi pada masing-masing stakeholders guna menyelesaikan persoalan yang sedang dihadapi. Dalam hal ini siklus membangun kepercayaan dan komitmen yang baik dapat dipupuk sebagai hasil dari keberhasilan kolaborasi ini yang akan memberikan *feedback* (umpan balik) dalam proses kolaboratif. Hasil sementara dapat tergambar dari hubungan kerjasama yang dilakukan oleh Satlantas Polresta dengan Sekolah Menengah Atas Negeri (SMAN) 3 Pekanbaru, adapun hasil wawancara adalah sebagai berikut :

*“Kami akan terus menggelar operasi Blue Light ini secara berkala dan menindak tegas setiap pelanggaran yang terjadi. Selain itu kami juga terus menggiatkan sosialisasi-sosialisasi ke sekolah yang ada di Pekanbaru agar para siswa mendapatkan pembelajaran tentang keselamatan dan tertib berlalu lintas.”* **(Wawancara dengan Aipda Dedy Wahyudi S.H, pada tanggal 7 Mei 2024)**

### **Faktor Yang Menjadi Penghambur dalam Melakukan Kolaborasi Untuk Menekan Aksi Balap Liar di Kota Pekanbaru**

#### **Masih Ada Sekolah Yang Menutup Diri Terhadap Aksi Balap Liar**

Dalam menekan aksi balap liar yang ada di Kota Pekanbaru dibutuhkan kerja sama yang baik antara pihak sekolah dengan pihak Kepolisian. Hal ini dikarenakan untuk mendapatkan hasil yang maksimal harus ada komitmen yang dijalin oleh kedua belah pihak,

sehingga nantinya akan didapatkan hasil yang sudah ditentukan sebelumnya. Selanjutnya dalam hal ini ditemukan adanya beberapa sekolah yang menolak diadakannya sosialisasi di sekolah oleh Satlantas Polresta Pekanbaru, penolakan yang dilakukan juga tidak memiliki alasan yang jelas. Berikut ini adalah pernyataan yang disampaikan oleh Kepala Sub Unit Keamanan dan Keselamatan II Satlantas Polresta Pekanbaru:

*“Ketika kami akan melakukan sosialisasi terkadang ada beberapa sekolah yang menolak maksud kedatangan kami tersebut, dengan alasan yang bermacam-macam seperti tidak adanya waktu kosong untuk diadakannya sosialisasi dan penyuluhan, selain itu pihak sekolah juga terkadang tidak ingin jam pelajaran digunakan untuk hal karena akan mengganggu aktivitas dan konsentrasi siswa.”* (Wawancara dengan Ipda M. Toha, pada tanggal 7 Mei 2024)

### **Tidak Adanya MoU Yang Mengikat**

Dalam menjalankan suatu program setiap instansi harus memiliki suatu landasan serta pedoman yang akan dijadikan sebagai acuan dalam menjalankan program tersebut, salah satunya adalah perjanjian tertulis atau MoU. Dalam melaksanakan aksi balap liar tentunya harus memiliki landasan yang mengikat antara berbagai pihak untuk memaksimalkan proses administrasi maupun kegiatan yang dilakukan. Berikut ini merupakan wawancara dengan Kepala Sub Unit Keamanan dan Keselamatan II Satlantas Polresta Pekanbaru:

*“Selama ini kalau untuk MoU kami memang tidak ada membuatnya, jika kami akan melakukan sosialisasi barulah kami mengajukan surat permintaan sosialisasi kepada sekolah tersebut. Jadi memang tidak ada kesepakatan antara dua belah pihak, namun kegiatan sosialisasi balap liar akan terus kami adakan di sekolah-sekolah yang sekiranya rentan terhadap aksi balap liar dengan surat permintaan tersebut.”* (Wawancara dengan Ipda M. Toha, pada tanggal 7 Mei 2024)

### **Masih Kurang Tegasnya Sanksi Yang Diberikan dalam Menangani Balap Liar**

Untuk menimbulkan efek jera terhadap pelaku balap liar, diperlukan adanya sanksi yang tegas. Namun hingga saat ini sanksi yang diberikan masih terbilang belum cukup efektif untuk menimbulkan rasa penyesalan terhadap aksi balap liar. Sejauh ini pemerintah khususnya Satlantas Polresta Pekanbaru masih berpedoman pada Aturan Lalu Lintas Pasal 281 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan yang berbunyi “Bahwa anak-anak pelajar yang berusia dibawah 16 tahun dilarang keras mengendarai sepeda motor.” Hal tersebut dikarenakan anak-anak dibawah usia 17 tahun masih belum memiliki kematangan

emosional untuk menghadapi berbagai situasi dan kondisi di jalan. Berikut merupakan wawancara dengan Kasubnit Penegakan Hukum Satlantas Polresta Pekanbaru:

*“Sejauh ini untuk sanksi yang kami berikan hanya sebatas penahanan motor selama 3 bulan dan selanjutnya akan kami periksa kendaraannya sesuai dengan standar yang berlaku dan harus didampingi oleh orang tua, jika kesalahan yang dilakukan fatal maka denda yang diberikan juga akan besar sesuai dengan kesalahan yang dilakukan”.* **(Wawancara dengan Bapak Dedi Wahyudi, S.H, pada tanggal 7 Mei 2024)**

## **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian ini yang berjudul Kolaborasi Pemerintah dalam Menekan Angka Balap Liar di Kota Pekanbaru, dapat ditarik kesimpulan bahwa Kolaborasi Pemerintah dalam Menekan Angka Balap Liar di Kota Pekanbaru dapat dikatakan belum optimal. Hasil penelitian kolaborasi yang dilakukan oleh pemerintah dalam menekan angka balap liar di Kota Pekanbaru memiliki beberapa faktor penghambat yaitu masih ada sekolah yang menutup diri terhadap aksi balap liar, kemudian tidak adanya MoU yang mengikat proses kolaborasi yang dilakukan antara Satlantas Polresta dengan Dinas Pendidikan untuk melakukan sosialisasi di sekolah-sekolah yang ada di Kota Pekanbaru dan yang terakhir masih kurang tergasnya sanksi yang diberikan dalam menangani aksi balapan liar di Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil penelitian yang sudah dijabarkan, saran yang bisa dijadikan sebagai referensi dan pertimbangan untuk mengurangi dampak dari aksi balap liar yang dilakukan, yaitu Meningkatkan rasa saling percaya antara kepolisian dan dunia pendidikan, Membuat inovasi terkait penanganan balap liar yang bersifat mengikat agar dunia pendidikan bisa melahirkan anak-anak yang bermoral, serta membuat MoU dengan berbagai pihak yang sekiranya diperlukan.

## **DAFTAR REFERENSI**

- Alfiandri, D. A. (2019). *Collaborative governance: Suatu konsep penguatan kelembagaan dalam dunia investasi*. Umrah Press.
- Dorisman, A. S., & Asri, A. S. (2021). Kolaborasi antar stakeholder dalam penanggulangan kecelakaan lalu lintas. *JIANA: Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 19(1), 70-83.
- Dwiyanto, A. (2017). *Manajemen pelayanan publik: Peduli inklusif dan kolaborasi*. Gadjah Mada University Press.
- Graham, D. (2019). Street racing: A real danger to communities. *The Balance Everyday*. Retrieved from <https://www.thebalanceeveryday.com/street-racing-4074067>

- Harley, J., & Anandarajan, M. (2010). An anatomy of collaboration within the online environment. In M. Anandarajan (Ed.), *e-Research collaboration: Theory, techniques and challenges* (pp. 15-32). Springer International Publishing.
- Islamy, H. L. (2018). *Collaborative governance: Konsep dan aplikasi*. Deepublish.
- Maksudi, I. D. (2015). *Sistem politik Indonesia (Pemahaman secara teoritik dan empirik)*. Rajawali Pers.
- Ni Putu Rai Yuliantini, S. M. (2021). *Fenomena balapan liar*. Penerbit Lakeisha.
- Novendra, A. Y., & Lutfy, D. (2024). Penegakan hukum Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap balap liar remaja di Kabupaten Kudus. *Humani (Hukum dan Masyarakat Madani)*, 110-122.
- Panggabean, N. R. (2021). Peran Polsek Tampan Kota Pekanbaru dalam menertibkan balap liar berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menurut perspektif fiqh siyasah.
- Raharja, S. U. (2008). *Model kolaborasi dalam pengelolaan daerah aliran sungai Citarum*. Rajawali Pers.
- Rahmawati, Y. Y. (2022). Upaya kepolisian menanggulangi balap liar (Studi kasus wilayah hukum Kepolisian Resort Kota Palopo).
- Retno Sunu Astuti, H. W. (2020). *Collaborative governance dalam perspektif administrasi publik*. DAP Press.
- Rhodes, R. A. (1996). The new governance: Governing without government. *Political Studies*, 44(4), 654–667.
- Ritonga, Z. (2020). *Buku ajar manajemen strategi (Teori dan aplikasi)*. Deepublish.
- Rosanti, A., & Fitriani, F. F. (2019). Budaya hukum balap liar di ibukota. *Lex Jurnalika*, 12(1), 65-78.
- Savitri, N. (2022). Peran kepolisian dalam penertiban pelanggaran lalu lintas knalpot bising di wilayah hukum Polrestabes Semarang.
- Sugiyono, D. (2019). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Suharyanti, N. P. (2020). Strategi pencegahan dan pemberantasan aksi balapan liar di kalangan remaja. *Jurnal Penelitian dan PPM*, 4(2), 45-55.
- Teriyasa, I. M. N. P. (2023). Peran kepolisian dalam upaya penanggulangan balapan liar di Kota Singaraja. *Jurnal Gender Dan Hak Asasi Manusia*, 1(2), 152-162.
- Wanna, J. (2008). Collaborative government: Meanings, dimensions, drivers and outcomes. In J. O'Flynn & J. Wanna (Eds.), *Collaborative governance: A new era of public policy in Australia?* Australian National University E Press.

- Widyarto, W. G. (2019). Analisis deskriptif: Kerjasama antara konselor dengan guru bidang studi. *Jurnal Nusantara*, 4(2), 100–106.
- Zulkarnaini, Z., Nasution, M. S., Meiwanda, G., Istihat, Y., & Bedasari, H. (2024). Peatland management policy: How to build a good public-private partnership? *Jurnal Ilmiah Peuradeun*, 12(1), 315-332.