

PELAKSANAAN PENGAWASAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA PEKANBARU DALAM MENGATASI KEMACETAN DI KOTA PEKANBARU TAHUN 2019

Oleh: Gusti Putra

Email: putragusti113@gmail.com

Dosen Pembimbing: Adlin, S.Sos, M.Si.

Jurusan Ilmu Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya Jalan H.R Soebrantas Km. 12,5 Simpang Baru Pekanbaru 28294

Telp/Fax: 076163277

Abstract

Congestion can affect various kinds of community activities because in addition to having an impact on the smooth running of community activities and no less important to the impact of community income. Pekanbaru is a city prone to traffic jams considering that Pekanbaru is the capital city of Riau Province. The problem of congestion in Pekanbaru City has not been maximally resolved due to indiscriminate parking, U-Turn, street vendors selling on the roadside, and public transportation that passes not in accordance with applicable regulations. The Department of Transportation as the agency in charge of overcoming congestion has tried to overcome congestion but has not been optimal. Based on these problems, the formulation of the research problem is "How is the Implementation of Supervision of the Pekanbaru City Transportation Service in Overcoming Congestion in Pekanbaru City in 2019?" This study aims to analyze and determine the supervision carried out by the Pekanbaru City Transportation Service in overcoming Congestion in Pekanbaru City in 2019. This research is a type of descriptive research using a qualitative approach. Data collection techniques in this study used interview, observation and documentation techniques, the data analysis used was qualitative analysis.

The findings that can be concluded from the Implementation of Supervision of the Pekanbaru City Transportation Service in Overcoming Congestion in Pekanbaru City in 2019 are still classified as not optimal, even though 1) The government has supervisory standards in accordance with Regional Regulations and Perwako No. 2/2009 and 106/2016 concerning Traffic and Main Duties Pekanbaru City Transportation Agency; 2) the measurement system for monitoring is to carry out daily monitoring at locations prone to congestion and congestion prevention facilities and then reporting 3 times a month; 3) However, in measuring the implementation of supervision, it is still not optimal so that congestion still occurs; 4) as for the analysis of the causes of deviations from the standard of supervision, namely the lack of strictness of the Dishup in controlling illegal parking, public transportation (Angkot) not in accordance with the specified route, and the use of congestion prevention facilities by the community not being maximized; 5) Corrective actions taken by the government in the form of intensive monitoring in the future, additional human resources, budget, and supporting facilities for preventing congestion.

Keywords: Determination, Measurement, Implementation, Comparison, and Correction

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Salah satu fungsi utama kota-kota besar yaitu menyelenggarakan sistem transportasi dengan pelayanan yang efektif dan efisien. Oleh karena itu transportasi perkotaan merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilitas masyarakat dan angkutan barang yang merupakan unsur penting dalam kegiatan perekonomian dan pembangunan perkotaan. Namun dengan seiring bertambahnya jumlah penduduk disebuah perkotaan karena laju pertumbuhan yang relatif tinggi dan adanya urbanisasi yang cukup deras maka hal tersebut menimbulkan bertambahnya jumlah kendaraan bermotor sebagai penunjang aktifitas masyarakat yang berakibat semakin menumpuknya alat transportasi pribadi (Arifiyananta, 2015).

Keadaan tersebut dihadapkan oleh fakta bahwa jumlah kendaraan bermotor di Indonesia secara keseluruhan setiap tahunnya bertambah 10% sedangkan pembangunan jalan baru sangat lamban hanya 0,05% per tahun hingga memunculkan dampak negatif yang sangat serius yaitu kemacetan lalu lintas kendaraan bermotor. Kemacetan lalu lintas terjadi di setiap kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Medan, Makassar dan lainnya. Sebagai salah satu kota besar di Indonesia, Pekanbaru Salah satu tantangan yang patut dikhawatirkan ialah kemacetan yang bisa menjadi masalah besar yang hingga saat ini pun masih belum mendapatkan solusi terbaik dalam mengatasi masalah tersebut (Firmansyah, 2020).

Kemacetan adalah situasi atau keadaan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi dikota-kota besar terutama yang tidak memiliki sarana transportasi publik dengan baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangya kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk. Jaringan jalan

memiliki fungsi yang sangat penting yaitu sebagai prasarana untuk memindahkan/transportasi orang dan barang, dan merupakan urat nadi untuk mendorong pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya dan stabilitas nasional, serta upaya pemerataan dan penyebaran pembangunan. Dalam dimensi yang lebih luas, jaringan jalan mempunyai peranan yang besar dalam pengembangan suatu wilayah, baik wilayah secara nasional, provinsi, maupun kabupaten/kota sesuai dengan fungsi dari jaringan jalan tersebut. (Triguna, 2015).

Kota Pekanbaru adalah salah satu kota yang sedang berkembang dan memiliki jumlah penduduk yang besar. Pertumbuhan penduduk yang cepat merupakan salah satu penyebab banyaknya penduduk di Kota Pekanbaru. Dengan semakin bertambahnya jumlah kendaraan pribadi di Pekanbaru mengakibatkan tidak sebandingnya volume kendaraan dengan kapasitas jalan, sehingga terjadi kemacetan di beberapa ruas jalan utama di Pekanbaru. Keadaan ini telah menyebabkan menurunnya tingkat kenyamanan pengguna kendaraan, ketepatan waktu, disamping pencemaran udara akibat asap knalpot dan sisa pembakaran kendaraan bermotor.

Di dalam mengatur permasalahan kemacetan, dinas perhubungan kota Pekanbaru dalam menjalankan kebijakannya sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 pada pasal 5 ayat 1 yang berbunyi “Negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaannya dilaksanakan oleh pemerintah”. Didalam menguraikan kemacetan dijelaskan pada tugas yang dimiliki Dinas Perhubungan kota Pekanbaru melalui bidang pengawasan dan pengendalian lalu lintas, yakni:

1. Melaksanakan pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai dengan kewenangannya.
2. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran PERDA di bidang LLAJ, pemenuhan

- persyaratan teknis dan jalan, pelanggaran ketentuan pengujian berkala dan perizinan angkutan umum.
3. Melaksanakan pengawasan, pengendalian operasional terhadap penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan dalam kota.
 4. Melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang memiliki hak utama penggunaan jalan.
 5. Merumuskan dan melaksanakan pengawasan angkutan.
 6. Melakukan pengawasan, pengendalian dan pengamanan lalu lintas di ruas-ruas persimpangan jalan.
 7. Menyiapkan dan menyampaikan laporan di bidang tugasnya.
 8. Penyusunan dan penetapan kelas jalan pada jaringan jalan dalam kota.

Menurut Nurmandi (1999:143), pertumbuhan kota yang tidak seimbang dengan tingkat kebutuhan masyarakat urban akan berdampak negatif pada menurunnya pelayanan prasarana perkotaan (Hasan, 2019).

Tabel 1
Pertumbuhan Penduduk Kota Pekanbaru
Periode 2017 - 2019

Tahun	Jumlah Penduduk (Jiwa)
2017	1.091.088
2018	1.117.359
2019	1.143.359

Sumber : Data BPS tahun 2017-2019.

Volume kendaraan di Kota Pekanbaru terus meningkat setiap tahunnya dengan angka pertambahan kendaraan bermotor di Kota Pekanbaru rata-rata mencapai 7,3%. Tingginya persentase pertumbuhan kendaraan pertahunnya dapat menunjukkan taraf kehidupan masyarakat Kota Pekanbaru. Angka ini di perkirakan akan terus meningkat pada tahun-tahun berikutnya

seiring dengan pengembangan wilayah permukiman dan pertumbuhan ekonomi kawasan di sekitar Kota Pekanbaru. Angka pertumbuhan kendaraan dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

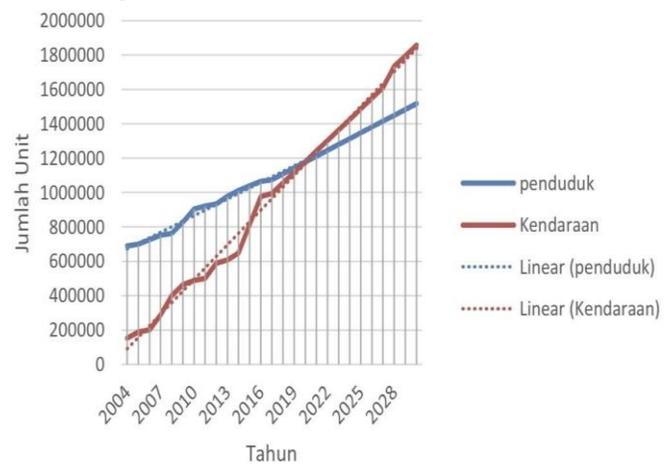
Tabel 2
Pertumbuhan Kendaraan Periode
2017-2019

Tahun	Jumlah Kendaraan (Unit)
2017	667.347
2018	720.737
2019	770.836

Sumber : Data BPS tahun 2017-2019.

Analisis Proyeksi Pertumbuhan Penduduk Dan Kendaraan di Kota Pekanbaru Pada gambar 2 dapat dijelaskan tingkat perbandingan pertumbuhan Penduduk dengan pertumbuhan kendaraan di Kota Pekanbaru. Pertumbuhan kendaraan lebih cepat 2 kali dari pada pertumbuhan kendaraan. Pada tahun 2020 diperkirakan jumlah penduduk akan sama dengan jumlah kendaraan dan proyeksi 10 tahun kedepan bahwa laju pertumbuhan kendaraan lebih tinggi dari jumlah penduduk.

Gambar 1
Perbandingan pertumbuhan Penduduk
dengan Pertumbuhan Kendaraan



Sumber : (Hasan et al., 2019)

Dari penjelasan tabel dan gambar diatas dapat di simpulkan bahwa kepadatan penduduk yang berimbas pada kepadatan kendaraan merupakan faktor besar dalam terjaddinya angka kemacetan di Kota Pekanbaru dan hingga 2030 akan terus meningkat dan ini tentu saja menjadi masalah publik di Kota Pekanbaru. Pelaksanaan pengawasan yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga belum terlihat maksimal. Hal ini dikarenakan masih terdapat beberapa titik kemacetan disejumlah jalan yang ada di Kota Pekanbaru yang diakibatkan oleh adanya kendaraan umum maupun kendaraan pribadi yang parkir tidak sesuai dengan aturan jalan yang berlaku.

Salah satu titik macet di Jalan HR Soebrantas ini seperti di U-turn dekat Jalan Purwodadi, U-turn dekat Jalan Suka Karya. Lokasi U-turn yang dekat dengan jalan-jalan sekitarnya diduga menjadi sebab kemacetan, selain masalah u-turn, juga disebabkan oleh masih bebasnya kendaraan berat melintasi Jalan Soebrantas, dan juga PKL di pinggir jalan. (Riau Online, 2019).

Tabel 3
Lokasi Kemacetan di Kota Pekanbaru

No	Nama Jalan	Lokasi Kemacetan
1.	HR Soebrantas	U-turn dekat Jalan Purwodadi dan U-turn dekat Jalan Suka Karya.
2.	Garuda Sakti	Simpang Garuda Sakti
3.	Nangka	Sepanjang jalan Tuanku Tambusai
4.	Ahmad Yani	Sekitar Rumah Sakit Santa Maria hingga pasar kodim
5.	Jalan Harapan Raya	Sepanjang Jalan Harapan Raya
6.	Jalan Hang Tuah	Pasar Sail

7.	SM Amin	Simpang Tabek Gadang
8.	Jalan Riau	Sepanjang jalan Riau
9.	Jalan Sudirman	U-turn depan Mall Pekanbaru
10.	Jalan Sudirman	U-turn depan kantor BRI

Sumber Data: Olahan Penulis, 2020.

Berikut secara rinci penulis melampirkan faktor penyebab kemacetan di Kota Pekanbaru:

1. U-Turn yaitu tempat pemutaran balik kendaraan.
2. PKL (Pedagang Kaki Lima).
3. Banyaknya mobil angkutan barang seperti fuso melintasi jalan kota.
4. Parkir sembarangan di sepanjang jalan kota, seperti parkir mobil rusak.
5. Kurangnya prasanara penunjang dalam mengatasi kemacetan seperti rambu-rambu jalan.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selaku pihak yang berwenang belum dapat menjalankan tugas yang dimiliki dengan baik. Dinas Perhubungan dapat bertindak tegas terhadap pelaku pelanggaran aturan Lalu Lintas dengan kewenangan yang terdapat didalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Pasal 206 (1) “Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dapat memindahkan/menderek kendaraan bermotor yang mengalami kerusakan teknis dan / atau berhenti / parkir di tempat yang dilarang sehingga mengganggu ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta pemakai jalan lainnya ke tempat penyimpangan yang di tetapkan”. Meskipun hal ini telah dijelaskan didalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru, namun sepertinya hal itu belum merupakan efek yang jera bagi pemilik kendaraan yang ada di Kota Pekanbaru. Kejadian parkir ditempat yang dilarang ini juga terjadi di jalan utama atau jalan protokol yang ada di Kota Pekanbaru. Pelanggaran terjadi pada setiap pagi hari

yaitu pada saat jam masuk kerja maupun pada siang hari yaitu pada saat jam istirahat / makan siang kerja.

Jalan HR Soebrantas tepatnya di simpang empat garuda sakti mengalami kemacetan yang cukup padat pada setiap acara wisuda di kampus UIN Suska Riau, serta tidak adanya lampu rambu-rambu jalan yang memadai. Hal tersebut membuat pengendara kebingungan untuk mencari jalan pintas menghindari kemacetan tersebut sebab jalan HR Soebrantas tepatnya di simpang empat garuda sakti merupakan akses utama untuk memasuki wilayah Kota Pekanbaru. (Cakaplah.com, 2019).

Saat ini Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru harus memiliki strategi yang tepat untuk mengatasi kemacetan di Kota Pekanbaru. Masalah kemacetan ini akan semakin bertambah jika tidak didukung oleh aturan-aturan hukum berlalu lintas yang tepat dan sumber daya yang berkualitas.

Berdasarkan uraian latar belakang dari permasalahan dan fenomena yang disampaikan diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian ini dengan judul “**Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Pekanbaru Tahun 2019**”. Penelitian ini diambil dari konsep strategi dengan melihat formulasi atau kebijakan khusus yang dibuat pihak dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi macet di Kota Pekanbaru pada tahun 2019.

B. RUMUSAN MASALAH

Dari uraian di atas jelas bahwa pengawasan sangatlah penting dalam setiap pelaksanaan kebijakan, program maupun kegiatan agar kebijakan yang diteladkan ditetapkan dan diberlakukan tidak terjadi kendala ataupun hambatan serta penyelewengan. Berdasarkan latar belakang masalah di atas dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut: “Bagaimana

Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Pekanbaru Tahun 2019?”

C. TUJUAN PENELITIAN

Mengacu pada rumusan masalah di atas maka tujuan penelitian ini adalah “untuk mendeskripsikan Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Pekanbaru Tahun 2019?”.

D. KERANGKA TEORI

1. Konsep Pengawasan

Pengawasan dapat didefinisikan sebagai proses untuk menjamin bahwa tujuan-tujuan organisasi dan manajemen dapat tercapai. Ini berkenaan dengan cara-cara membuat kegiatan-kegiatan sesuai yang direncanakan. Pengertian ini menunjukkan adanya hubungan yang sangat erat antara perencanaan dan pengawasan (Yahya, 2016: 133). Istilah pengawasan dikenal dalam ilmu manajemen dan ilmu administrasi yaitu sebagai salah satu unsur dalam kegiatan pengelolaan. Istilah Bahasa Inggris disebut *Controlling* yang diterjemahkan dalam istilah pengawasan dan pengendalian, sehingga istilah *controlling* lebih luas artinya dari pada pengawasan. Jadi pengawasan adalah termasuk pengendalian (Victor dan Jubir, 1994: 18). Para pegawai yang selalu mendapat pengarahan atau bimbingan dari atasan, cenderung melakukan kesalahan atau penyimpangan yang lebih sedikit dibandingkan dengan pegawai yang tidak memperoleh bimbingan (Kadarisman, 2013: 172).

Menurut Suriansyah Murhaini pengawasan adalah suatu penilaian yang merupakan suatu proses pengukuran dari verifikasi dari serangkaian proses yang telah diselenggarakan secara berkelanjutan (Murhaini, 2014: 4). Pengawasan menurut Fahmi yang dikutip oleh Erlis Milta Rin

Sondole dkk, bahwa pengawasan secara umum didefinisikan sebagai cara suatu organisasi mewujudkan kinerja yang efektif dan efisien, serta lebih jauh mendukung terwujudnya visi dan misi organisasi (Sondole, dkk, Jurnal EMBA, 2015: hlm 652). Pengawasan dari segi hukum merupakan penilaian tentang sah atau tidaknya suatu perbuatan pemerintah yang menimbulkan akibat hukum (Koentoro, 2004: 61). Jelasnya pengawasan harus berpedoman terhadap hal-hal berikut:

- 1) Rencana (*Planning*) yang telah ditentukan.
- 2) Perintah (*Orders*) terhadap pelaksanaan pekerjaan (*Performance*).
- 3) Tujuan.
- 4) Kebijakan yang telah ditentukan sebelumnya (Simbolon, 2004: 61).

Dari beberapa definisi diatas dapat disimpulkan dalam konteks internal pemerintah, pengawasan pemerintah adalah proses untuk menjaga agar program dan kegiatan-kegiatan yang dibuat oleh pemerintah terarah menuju pencapaian tujuan seperti yang direncanakan dan bila ditemukan penyimpangan-penyimpangan diambil tindakan koreksi.

2. Macam-Macam Pengawasan

- a) Pengawasan dari dalam organisasi (*Internal Control*)

Pengawasan dari dalam, berarti pengawasan yang dilakukan oleh aparat/unit pengawasan yang dibentuk dalam organisasi itu sendiri. Aparat/ unit pengawasan ini bertindak atas nama pimpinan organisasi. Aparat/unit pengawasan ini bertugas mengumpulkan segala data dan informasi yang diperlukan oleh organisasi.

- b) Pengawasan dari luar organisasi (*eksternal control*)

Pengawasan eksternal (*external control*) berarti pengawasan yang dilakukan

oleh aparat/unit pengawasan dari luar organisasi itu. Aparat/unit pengawasan dari luar organisasi itu adalah pengawasan yang bertindak atas nama atasan pimpinan organisasi itu, atau bertindak atas nama pimpinan organisasi itu karena permintaannya.

- c) Pengawasan preventif

Arti dari pengawasan preventif adalah pengawasan yang dilakukan sebelum rencana itu dilaksanakan. Maksud dari pengawasan preventif ini adalah untuk mencegah terjadinya kekeliruan/kesalahan dalam pelaksanaan. Dalam sistem pemeriksaan anggaran pengawasan preventif ini disebut pra-audit.

- d) Pengawasan represif

Arti dari pengawasan represif adalah pengawasan yang dilakukan setelah adanya pelaksanaan pekerjaan. Maksud diadakannya pengawasan represif ialah untuk menjamin kelangsungan pelaksanaan pekerjaan agar hasilnya sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Dalam sistem pemeriksaan anggaran, pengawasan represif ini disebut pos-audit (Simbolon, 2004: 64).

3. Tahap-Tahap dalam Proses Pengawasan

Pertama kali orang harus menentukan standar pengawasan pada pusat-pusat yang strategis, oleh karena orang tidak dapat mengecek segalanya. Harus dibedakan hal apa yang dapat diawasi, hal apa yang tidak dapat diawasi. Kemudian diadakan pengecekan dan laporan kegiatan kerja. Dalam beberapa hal manajemen perlu meninjau hasil kerja karyawan. Laporan tertulis harus dibuat untuk pimpinan secara tepat dan teratur, terutama tentang adanya penyimpangan-penyimpangan. Langsung diadakan pemeriksaan segera mana atau apa yang salah. Ini semua perlu tindakan korektif. Dianalisa apakah sebab-sebab nya

itu datang dari luar, ataukah salah organisasi sendiri dalam memilih karyawan, atau mungkin rencananya sendiri yang harus diubah, atau soal motivasi (Reksohadiprodjo, 1992: 63). Berikut adalah tahapan-tahapan dalam proses pengawasan:

Tahap 1: Penetapan Standar

Tahap pertama dalam pengawasan adalah penetapan standar pelaksanaan. Standar mengandung arti sebagai suatu satuan pengukuran yang dapat digunakan sebagai “patokan” untuk penilaian hasil-hasil. Tujuan, sasaran, kuota dan target pelaksanaan dapat digunakan sebagai standar. Bentuk standar yang lebih khusus antara lain target penjualan, anggaran, bagian pasar (*market-share*), margin keuntungan, keselamatan kerja, dan sasaran produksi.

Tahap 2: Penentuan pengukuran pelaksanaan kegiatan

Penetapan standar adalah sia-sia bila tidak disertai berbagai cara untuk mengukur pelaksanaan kegiatan nyata. Oleh karena itu, tahap kedua dalam pengawasan adalah menentukan pengukuran pelaksanaan kegiatan secara tepat.

Tahap 3: Pengukuran Pelaksanaan Kegiatan

Setelah frekuensi pengukuran dan sistem monitoring ditentukan, pengukuran pelaksanaan dilakukan sebagai proses yang berulang-ulang dan terus-menerus.

Tahap 4: Perbandingan pelaksanaan dengan standar dan analisa penyimpangan

Tahap kritis dari proses pengawasan adalah perbandingan pelaksanaan nyata dengan pelaksanaan yang direncanakan atau standar yang telah ditetapkan. Walaupun tahap ini paling mudah dilakukan, tetapi kompleksitas dapat terjadi pada saat

mengintrepretasikan adanya penyimpangan. Penyimpangan-penyimpangan harus dianalisa untuk menentukan mengapa standar tidak dapat dicapai.

Tahap 5: Pengambilan tindakan koreksi bila diperlukan

Bila hasil analisa menunjukkan perlunya tindakan koreksi, tindakan ini harus diambil. Tindakan koreksi dapat diambil dalam berbagai bentuk. Standar mungkin diubah, pelaksanaan diperbaiki, atau keduanya dilakukan bersamaan (Handoko, 2013: 363).

A. Metode Penelitian

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif merupakan proses penelitian yang berkesinambungan sehingga tahap pengumpulan data, pengolahan data dan analisis data dilakukan secara bersamaan selama proses penelitian (Suyanto, 2011: 172). Sedangkan jenis penelitian ini adalah jenis deskriptif yang bertujuan untuk menjelaskan, meringkas berbagai kondisi, berbagai situasi, atau berbagai variabel yang timbul di masyarakat yang menjadi objek penelitian ini berdasarkan apa yang terjadi (Bungin, 2006: 36).

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Pekanbaru, yaitu untuk melihat pelaksanaan pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap Kemacetan di yang terjadi di Kota Pekanbaru tahun 2019. Alasan memilih lokasi penelitian ini adalah Sebagai ibu kota Provinsi Riau, kota Pekanbaru harus mendukung program pemerintah pusat dalam mengurangi kemacetan khususnya di Kota Pekanbaru. Kemudian Pekanbaru merupakan kota yang sering terjadi kemacetan di daerah Provinsi Riau.

3. Jenis Data

a. Data Primer

Data Primer adalah data yang diambil langsung melalui observasi secara langsung berupa wawancara terhadap informan sebagai sumber data penelitian. Pengambilan data menggunakan mata untuk mengamati sesuatu tanpa pertolongan alat bantu lainnya. Data primer yang dibutuhkan yaitu hasil wawancara pelaksanaan pengawasan dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi kemacetan di Kota Pekanbaru tahun 2019.

b. Data Sekunder

Data Sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpulan data, misalnya lewat orang lain atau dokumen, sehingga sumber data ini bersifat penunjang dan melengkapi data primer (Sugiono, 2012: 7). Data sekunder yang dibutuhkan adalah jurnal, buku, peraturan perundang-undangan dan data pendukung lainnya

4. Sumber Data

Teknik yang digunakan dalam penelitian ini adalah prosedur *purposive*. Dimana teknik prosedur *purposive* adalah teknik pengambilan sumber data dengan pertimbangan tertentu (Sugiyono, 2017: 95). Adapun sumber data tersebut adalah informan dan dokumen. Informan penelitiannya adalah sebagai berikut:

Tabel 4
Informan Penelitian

No	Informan	Jumlah
1	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	2
2	DPRD Kota Pekanbaru	1
3	Polesta Kota Pekanbaru	1

4	Masyarakat	2
Total		6

Sumber: Olahan Penulis, 2020.

5. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data-data dan informasi yang dibutuhkan dalam penelitian ini maka digunakan teknik pengumpulan data yang meliputi keterkaitan data baik secara langsung maupun tidak langsung terhadap objek penelitian. Adapun teknik pengumpulan data tersebut adalah observasi lapangan, wawancara dan dokumentasi.

6. Teknik Analisis Data

Menurut Miles dan Huberman, kegiatan analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Terjadi secara bersamaan berarti reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi sebagai sesuatu yang saling jalin menjalin merupakan proses siklus dan interaksi pada saat sebelum, selama, dan sesudah pengumpulan data dalam bentuk sejajar yang membangun wawasan umum yang disebut 'analisis' (Ulber Silalahi, 2009).

E. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Instansi yang menangani masalah kemacetan di Kota Pekanbaru adalah Dinas Perhubungan. Pengawasan pada dasarnya diarahkan sepenuhnya untuk menghindari adanya kemungkinan penyelewengan atau penyimpangan atas tujuan yang akan dicapai. Melalui pengawasan diharapkan dapat membantu melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan secara efektif dan efisien. Bahkan, melalui pengawasan tercipta suatu aktivitas yang berkaitan erat dengan penentuan atau evaluasi mengenai

sejauh mana pelaksanaan kerja sudah dilaksanakan. Pengawasan juga dapat mendeteksi sejauhmana kebijakan pimpinan dijalankan dan sampai sejauh mana penyimpangan yang terjadi dalam pelaksanaan kerja tersebut (Syafie, 2013). Dalam mengungkapkan masalah pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap kemacetan di Kota Pekanbaru penulis menggunakan teori pengawasan dari Hani Handoko, menurut Hani Handoko Pengawasan sebaiknya melakukan tindakan seperti:

1. Penetapan Standar Pengawasan Pemerintah Kota Pekanbaru

Standar pengawasan yang dilakukan oleh dishub tertuju pada peraturan perundang-undangan, yaitu peraturan daerah Kota Pekanbaru No. 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Wali Kota Pekanbaru No 106 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Kemudian secara khusus SOP terkait mengatasi kemacetan itu belum ada, hanya saja mengacu pada aturan yang berlaku seperti yang dijelaskan sebelumnya, untuk teknis di lapangan sesuai arahan dari atasan perbidang masing-masing dengan mengacu pada aturan yang lebih tinggi.

2. Penentuan Pengukuran Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Pekanbaru

Pengukuran pengawasan dalam mengatasi kemacetan terdapat personil yang menjaga di titik rawan lokasi terjadinya kemacetan berikut adalah jumlah alat pemberi isyarat lalu lintas Kota Pekanbaru:

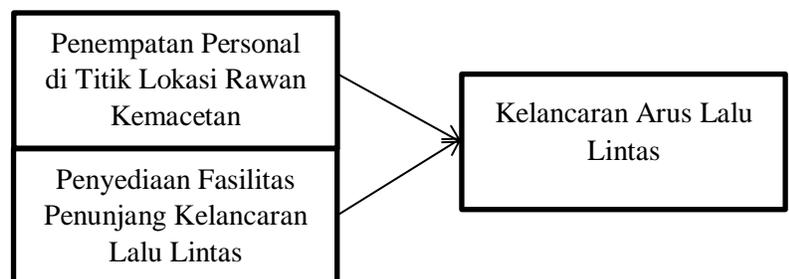
Tabel 5
Jumlah Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas Kota Pekanbaru

No	Lokasi	Terpasang	Kondisi	
			Berfungsi	Tidak Berfungsi
1.	Simpang 4 atau lebih	26	26	-
2.	Simpang tiga	14	14	-
3.	<i>Pelican Crossing</i>	2	2	-
4.	<i>Warning Light</i>	1	1	-
Jumlah		43	43	-

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021.

Berdasarkan tabel diatas jumlah alat pemberi isyarat lalu lintas yang ada Pekanbaru sudah dapat dinilai efektif karena sudah terpenuhinya fasilitas tersebut yang tujuannya dapat mengurangi kemacetan maupun kecelakaan disimpang – simpang yang ada di kota Pekanbaru dinilai rawan terhadap kemacetan. Selain alat pemberi isyarat terdapat fasilitas lain yang disediakan seperti cermin tikungan. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telah menyediakan fasilitas untuk mengurangi kemacetan seperti jembatan penyebrangan dan cermin cekung yang berada di lokasi rawan kemacetan dan kecelakaan. Jadi standar pengawasan dapat disimpulkan seperti bagan berikut ini:

Bagan 1
Sistem Pengawasan Kemacetan di Kota Pekanbaru



Sumber: Hasil Kajian Penulis, 2022.

Hasil *output* setelah dilaksanakan sistem pengawasan tersebut berbentuk laporan tertulis.

3. Pengukuran Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Pekanbaru

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru selalu rutin melakukan penertiban kepada trabel atau angkutan barang yang melanggar aturan lalu lintas. Selain dalam angkutan penumpang hal lain yakni angkutan barang bertonase berat Dinas Perhubungan kota Pekanbaru bersama instansi terkait pada tahun 2019 telah melakukan sosialisasi terhadap jalan atau rute yang dilalui kendaraan angkutan barang bertonase berat tidak lagi melalui rute dalam kota kota. Tetapi melalui rute garuda sakti – kubang raya. Sejak tahun 2015 sampai 2019 pemerintah kota Pekanbaru akan memasang dan menetapkan rambu perintah dan larangan terhadap bus yang bertonase berat seperti yang dimaksud.

Dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan melakukan penerapan MLRR diantaranya bersama dengan tim Forum LLAJ melakukan pembahasan atau kajian seeda motor yang melintasi Fly Over Tuanku tambusai dan H.I Munandar Sudirman dalam rangka peningkatan keselamatan lalu lintas kemudian penyusunan Peraturan Walikota Pekanbaru tentang penetapan rambu larangan dan perintah yang berada di kota Pekanbaru sebagai upaya legalisasi fasilitas lalu lintas yang ada di kota Pekanbaru. Kemudian juga pembahasan atau kajian sepeda yang diterapkan pada ruas jalan Sudirman, Jl. Juanda, dan jalan kaharuddin Nasution di kota Pekanbaru hal ini juga dapat mengungari kemacetan.

Di dalam manajemen angkutan barang dan orang juga terdapat permasalahan sehingga masih menjadi cikal bakal

terjadinya kemacetan dikota Pekanbaru. jumlah kendaraan yang meningkat dapat mengakibatkan kemacetan karena tidak sebandingnya antara volume kendaraan dengan panjang maupun lebar jalan di Pekanbaru. Permasalahan ini juga diikuti oleh perilaku masyarakat yang lebih menggunakan kendaraan pribadi.

Permasalahan Pelaksanaan pengawasan selanjutnya adalah layanan parkir parkir yang menimbulkan kemacetan diruas jalan merupakan permasalahan yang serin terjadi di Kota Pekanbaru hal ini cenderung membuat keadaan kemacetan di Pekanbaru semakin parah. Maka dari itu perlu manajemen dari dinas Perhubungan kota Pekanbaru untuk dapat memecahkan permasalahan parkir yang tidak beraturan diruas jalan besar.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mempunyai standar pengawasan yaitu berdasarkan aturan yang ada sesuai dengan tugas dan fungsi. Aturan mengenai parkir di Kota Pekanbaru diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 14 tahun 2016 yakni tentang pelayanan parkir ditepi Jalan Umum. Peran pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah . pengorganisasian dalam pengelolaan perparkiran oleh UPT Perparkiran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melalui pembagian tugas personil/ pegawai UPT Perpakistan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru telahdisusun secara jelas serta tertulis sesuai dengan Peraturan Daerah ataupun Peraturan Kepala Dinas Perhubungan.

Proses pembagian kerja dalam melakukan pengelolaan parkir diatur oleh Pemerintah Daerah Kota Pekanbaru dengan diterbitkannya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru (BAB XII tentang Pengelolaan Parkir) sebagai pedoman dalam melakukan pengelolaan parkir. Hal ini melakukan adanya kesepakatan kerjasama dengan

badan secara tertulis dalam bentuk Surat Perintah Tugas yang dibantu oleh juru parkir. Pembagian kerja atau bentuk kerjasama tersebut tertuang dalam Surat Perintah Tugas (SPT) yang diterbitkan kepada pihak ketiga dan tugas dan tanggung jawab pihak ketiga (koordinator parkir dan juru parkir).

Gambar 2
Penertiban Langsung Parkir Illegal Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2019



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2020

Kemudian persoalan selanjutnya adalah pengawasan sarana angkutan umum. Peningkatan kuantitas dan kualitas transportasi umum sudah menjadi keharusan. Menghadirkan transportasi massal ternyata mampu mengurangi kemacetan lalu lintas. Transportasi massal ini sangat diminati oleh para penumpang. Penumpang merasa lebih nyaman dan aman. Dengan menggunakan angkutan umum masyarakat akan memperoleh banyak keuntungan lebih dari yang mereka bayangkan, seperti jalan akan lapang karena volume kendaraan pribadi akan berkurang, para sopir angkutan umum akan memperoleh penumpang sesuai yang diharapkan. Untuk rute angkutan bus kota Pekanbaru, Dinas Perhubungan juga membagi beberapa rute untuk angkutan Bis di kota Pekanbaru yakni dibagi menjadi tiga rute yaitu:

Tabel 6
Trayek Angkutan Bis di Kota Pekanbaru

No.	Trayek Angkutan Bis di Kota Pekanbaru	Rute yang Dilewati
1.	Trayek Pasar lima Puluh – Kubang	Pasar lima Puluh – Jl S.S Qasim – Jl Hang Tuah – Jl Sudirman – Jl Kaharuddin Nasution – Marpoyan – Kubang
2.	Trayek Pasar lima puluh – Simpang Panam	Pasar Pusat – Jl Sudirman – Jl Arifin ahmad – Jl Soekarno Hatta – Jl Subrantas
3.	Trayek Terminal AKAP – Rumbai	Terminal AKAP – Jl Tuanku Tambusai Ujung – Jl Soekarno Hatta – Jl Riau Ujung – Jl Siak II – Jl Yos Sudarso – Kampus UNILAK – Jl Yos Sudarso – Jl Sembilang – Jl Umban Sari – Jl Sembilang – Jl Pramuka – Danau Buatn

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, 2021.

Dapat dirincikan bagaimana pembagian manajemen rute angkutan umum seperti bis kota dan angkutan kota di Pekanbaru yang dinilai sudah cukup efektif dalam menangani kemacetan yang dapat mengurangi pemakaian kendaraan pribadi. Kemudian perilaku masyarakat yang enggan untuk menyebrang melalui jembatan penyebrangan merupakan masalah karena hal ini dapat membuat kemacetan dan sangat berbahaya jika tetap enggan mendengarkan himbauan dinas Perhubungan kota Pekanbaru

4. Perbandingan Pelaksanaan dengan Standar Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Pekanbaru

Pelaksanaan pengawasan masih kekurangan personil, berdasarkan hasil survei seharusnya personil pengawas di lapangan berjumlah 270, sedangkan personil pada tahun 2019 berjumlah 127. Meskipun demikian masalah kemacetan

masih dapat teratasi walau hasilnya belum maksimal.

Dengan jumlah personal dan jadwal di atas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berusaha semaksimal mungkin untuk mengerahkan sumber daya yang ada baik dari SDM maupun fasilitas. Dengan menempatkan di beberapa titik lokasi dan jadwal yang tertera diharapkan dapat terawasi kemacetan yang terjadi di Kota Pekanbaru. Kondisi yang terjadi, yakni kurangnya kesadaran masyarakat dalam tertib berkendara menjadi permasalahan yang krusial. Kesadaran adalah faktor utama dalam kemacetan. Pada kenyataannya, kemacetan terjadi karena masyarakat tidak tertib dalam berkendara seperti melanggar *forbidden*, ugal ugalan, parkir *on street*, menyerobot jalur yang tidak seharusnya.

Berdasarkan uraian pada indikator ke 3 dan ke 4 diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat penyimpangan dari standar yang telah ditetapkan dalam pelaksanaan pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi kemacetan adalah: 1) Dinas perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi kemacetan mengarahkan personil untuk mengawasi titik lokasi rentan terjadinya kemacetan. Meskipun kurang personil dari yang seharusnya kemacetan dapat teratasi. 2) Angkutan umum seperti oplet tidak mematuhi aturan yang telah ditetapkan Pemerintah Kota Pekanbaru dalam mengambil jalur angkutan. Hal tersebut dapat menimbulkan resiko keamanan terhadap pelanggan dan terjadi kemacetan. 3) Parkir liar masih menjamur di Kota Pekanbaru. Belum ada tindakan tegas dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dari parkir ilegal dan parkir liar seperti di pinggir jalan dan tempat yang di larang oleh Perda Kota Pekanbaru.

4) Masyarakat Kota Pekanbaru masih banyak menggunakan kendaraan pribadi daripada angkutan umum yang telah

disediakan. Pemerintah Kota Pekanbaru telah berupaya maksimal dan cukup baik dalam membenahi angkutan umum seperti transmetro untuk mengurangi kemacetan dengan menambah koridor dan fasilitas lainnya. Tapi terdapat masalah seperti halte masih jauh dari tujuan yang hendak dituju oleh masyarakat, sehingga masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi daripada transmetro. 5) Masyarakat Kota Pekanbaru masih memilih menyebarang jalan tanpa menggunakan jembatan penyeberangan yang telah disediakan. Penyebabnya masih kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk penggunaan jembatan penyeberangan di jam sibuk dan rentan terhadap terjadinya kemacetan.

5. Pengambilan Tindakan Koreksi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Pekanbaru

Peningkatan volume kendaraan di Kota Pekanbaru tidak lepas dari jumlah penduduk Kota Pekanbaru yang tumbuh dengan pesat serta perubahan guna lahan yang juga tinggi. Dimana hal ini sangat erat hubungannya dengan meningkatnya mobilitas perjalanan masyarakat Kota Pekanbaru dengan *trip rate* masyarakat Kota Pekanbaru sebesar 2-3 perjalanan/hari contoh: rumah-berkerja-sosial- kembali ke rumah atau rumah-berkerja-beanja-kerumah, tinggi *trip rate* perjalanan juga menjadi faktor utama meningkatnya volume kendaraan di ruas jalan, sama sama kita ketahui bahwasanya kondisi saat ini jaringan jalan kota pekanbaru belum bertambah sehingga masyarakat tidak memiliki banyak alternatif ruas jalan untuk menuju tujuannya, berdasarkan hasil studi RIJLLAJ diketahui volume kendaraan tertumpu di beberapa ruas jalan antara lain :

1. Jl. Ir. Soe Brantas.
2. Jl. Soe Karno Hatta.
3. Jl. Arifin Achmad.
4. Jl. Riau.
5. Jl. Sudirman.
6. Jl. T. Tambusai.

Dari ruas jalan tersebut berstatus jalan Nasional dan Provinsi dimana Berdasarkan UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan bahwasanya penanganan terkait manajemen dan rekayasa lalu lintas menjadi kewenangan pemerintah pusat, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kota dan Kabupaten, dimana kondisi saat ini ruas jalan yang mengalami penurunan kecepatan berada di jalan dengan status provinsi dan nasional. Namun Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru tetap harus memberikan beberapa solusi bagaimana volume kendaraan tersebut dapat terurai, untuk itu Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru beserta seuruh Anggota Forum LLAJ selalu melakukan Pembahasan bagaimana permasalahan Permasalahan Kemacetan Kota Pekanbaru dapat terurai, adapun hasil-hasil dari forum tersebut telah kami laksanakan antara lain:

1. Menambah Koridor Trans Metro Serta Meningkatkan Frekuensi Armada Trans Metro Pekanbaru;
2. Melakukan Pembatasan Pergerakan di beberapa Persimpangan;
3. Penutupan u-turn yang dapat menyebabkan tundaan di beberapa ruas jalan;
4. Mengoptimalkan kinerja persipangan Garuda Sakti dengan memasang Traffic light;
5. Menempatkan Petugas Lapangan di Titik Titik kemacetan yang bersifat opsional;
6. Melakukan Monitoring Kemacetan di *Control Room*;
7. Melakukan *Managemen demand* dengan peningkatan tarif parkir pada kawasan yang ruas jalan memiliki penurunan

kecepatan.

Hal tersebut terus dilakukan pemantauan bagi anggota forum lalu lintas angkutan jalan dan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru agar Kota Pekanbaru terbebas dari Kemacetan.

F. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Pekanbaru Tahun 2019 secara keseluruhan belum maksimal, hal tersebut dikarenakan setiap tahunnya masih terjadi kemacetan di beberapa lokasi Kota Pekanbaru meskipun kemacetan dapat teratasi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru seperti mengirim personil lapangan di lokasi rawan terjadinya kemacetan untuk melakukan pengawasan dan pengendalian, kemudian penertiban parkir liar yang menyebabkan terjadinya kemacetan, penertiban angkutan umum (oplet) tidak mematuhi trayek angkutan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Pekanbaru, dan penyediaan fasilitas untuk mencegah terjadinya kemacetan.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi kemacetan mengarahkan personil untuk mengawasi titik lokasi rentan terjadinya kemacetan. Meskipun kurang personil dari yang seharusnya kemacetan dapat teratasi. Angkutan umum seperti oplet tidak mematuhi aturan yang telah ditetapkan Pemerintah Kota Pekanbaru dalam mengambil jalur angkutan. Hal tersebut dapat menimbulkan resiko keamanan terhadap pelanggan dan terjadi kemacetan. Parkir liar masih menjamur di Kota Pekanbaru. Belum ada tindakan tegas dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dari parkir ilegal dan parkir liar seperti di pinggir jalan dan tempat yang di larang oleh Perda Kota Pekanbaru. Masyarakat Kota Pekanbaru masih banyak menggunakan kendaraan pribadi daripada

angkutan umum yang telah disediakan. Pemerintah Kota Pekanbaru telah berupaya maksimal dan cukup baik dalam membenahi angkutan umum seperti transmetro untuk mengurangi kemacetan dengan menambah koridor dan fasilitas lainnya. Tapi terdapat masalah seperti halte masih jauh dari tujuan yang hendak dituju oleh masyarakat, sehingga masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi daripada transmetro. Masyarakat Kota Pekanbaru masih memilih menyebarang jalan tanpa menggunakan jempatan penyeberangan yang telah disediakan. Penyebabnya masih kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk penggunaan jembatan penyeberangan di jam sibuk dan rentan terhadap terjadinya kemacetan.

Menambah Koridor Trans Metro Serta Meningkatkan Frekuensi Armada Trans Metro Pekanbaru; Melakukan Pembatasan Pergerakan di beberapa Persimpangan; Penutupan u-turn yang dapat menyebabkan tundaan di beberapa ruas jalan; Mengoptimalkan kinerja persipangan Garuda Sakti dengan memasang Traffic light; Menempatkan Petugas Lapangan di Titik Titik kemacetan yang bersifat opsional; Melakukan Monitoring Kemacetan di *Control Room*; Melakukan *Managemen demand* dengan peningkatan tarif parkir pada kawasan yang ruas jalan memiliki penurunan kecepatan.

G. SARAN

Adapun saran yang bisa penulis berikan sehubungan dengan penelitian tentang Pelaksanaan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan di Kota Pekanbaru Tahun 2019 ini adalah:

1. Bagi masyarakat. Dukungan program tersebut diperlukan pemerintah untuk mengurangi tingkat kemacetan yang terjadi di Kota Pekanbaru. Adapun

dukungan yang dapat masyarakat berikan seperti menggunakan angkutan umum, menaati rambu-rambu lalu lintas, tidak parkir sembarangan dan melaporkan kepada instansi pemerintah daerah bagi pihak-pihak yang melanggar aturan seperti parkir liar dan pelanggaran lainnya. Laporan tersebut untuk memaksimalkan pengawasan dalam mengatasi kemacetan di Kota Pekanbaru mengingat kurangnya personil melakukan pengawasan terhadap kemacetan di Kota Pekanbaru.

2. Bagi Pemerintah, kedepannya agar lebih komitmen dalam pelaksanaan peraturan-peraturan yang mengatur tentang lalu lintas, kemudian memberlakukan pemberian sanksi yang tegas kepada pihak-pihak yang melanggar Perwako dan Perda tersebut agar memberi efek jera. Pemberian sanksi dapat berupa denda yang besar ataupun penjara bila perlu. Pemerintah juga tidak boleh ada kepentingan politik dalam pelaksanaan pengawasan Perwako tersebut. Hal tersebut dapat mengakibatkan turunnya kepercayaan publik kepada pemerintah. Dinas Perhubungan kedepannya dalam melakukan pengawasan terhadap kemacetan di Kota Pekanbaru harus lebih intensif dengan memanfaatkan segala sumber daya yang ada menjadi maksimal.

H. DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Arikunto, Suharsini. 2000. *Manajemen Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta
- _____. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Bungin, Burhan. 2006. *Metodologi Kuantitatif: Komunikasi, Ekonomi, dan Kebijakan Publik*. Jakarta: Kencana Prenadan Media Group.

- Hadjon, Philipus M, dkk. 2005. *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia (Introduction to the Indonesian Administrative Law)*. Yogyakarta: Gajahmada University Press.
- Handoko, T. Hani. 2013. *Manajemen, Edisi 2*. Yogyakarta: BPFE.
- Jubir, Jusuf dan Situmarang, Victor M. 1994. *Aspek Pengawasan Melekat Dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Kadarisman, M. 2013. *Manajemen Pengembangan Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Rajawali.
- Koentoro, Diana Halim. 2004. *Hukum Administrasi Negara*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Manan, Bagir. 2000. *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*. Jakarta: Pusat Hukum FHUI.
- Murhaini, Suriansyah. 2014. *Manajemen Pengawasan Pemerintahan Daerah*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Nazir. 2005. *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Reksohadiprodjo, Sukanto. 1992. *Dasar – Dasar Manajemen Edisi 5*. Yogyakarta: BPFE.
- Riawan. 2009. *Hukum Pemerintahan Daerah*. Bandung: Citra Aditya.
- Siagian, Sondang P. 2007. *Fungsi-fungsi Manajerial Edisi Revisi*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Silalahi, Ulber. 2009. *Metode Penelitian Sosial*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Simbolon, Maringan Masry. 2004. *Dasar – Dasar Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif R & D*. Bandung: Alfabeta.
- _____. 2012. *Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- _____. 2017. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Penerbit Alfabeta.
- Suyanto, Sutinah Bagong. 2011. *Metode Penelitian Sosial: Berbagai Alternatif Pendekatan*, Jakarta: Penerbit Kencana.
- Yahya, Yohannes. 2006. *Pengantar Manajemen*. Yogyakarta: Graha Ilmu.

Skripsi & Jurnal:

- Arifiyananta, Rizki Dendy, and Eva Hany Fanida,. 2015. ‘Strategi Dinas Perhubungan Kota Surabaya Untuk Mengurangi Kemacetan Jalan Raya Kota Surabaya’. *Jurnal Mahasiswa*. Vol. 7. Diakses <<http://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id/index.php/publika/article/download/11930/11042>>
- Amin, M., W. Hamidi, and H. Ekwarso. 2017. ‘Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Roda Dua Di Kota Pekanbaru’, *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ekonomi Universitas Riau*, 4.1. 1106–20.
- Andrew A Walean, Markus Kaunang, Marthen L. Kimbal. 2018. *Strategi Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Kemacetan Di Kota Manado Provinsi Sulawesi* Skripsi S1. Jakarta: Universitas Negeri Syarif Hidayatullah.

Peraturan Perundang-Undangan:

- Undang-Undang Replublik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No. 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Wali Kota Pekanbaru No 106 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Oganisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru