

**PELAKSANAAN PERATURAN DAERAH NOMOR 2 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (STUDI KASUS PADA
KENDARAAN BERTONASE BERAT)**

Syafria Ningsih

Email: ningsih.syafria@yahoo.com

Pembimbing: Dr. Harapan Tua R.F.S, M.Si

Bibliografi: 19 Buku, 1 Skripsi

Kampus Bina Widya Jl. H.R. Soebrantas KM 12,5, Kel. Simpang Baru, Pekanbaru

ABSTRACT

This research was conducted at the Departement of Trasportation in Pekanbaru is The Implementation Local Regulation Number 2 of 2009 About Trafficand Road Transport In The City of Pekanbaru (Case Study Have A Tonnage). The purpose of this study was to determine and analyze the Implementation Local Regulation Number 2 of 2009 About Trafficand Road Transport In The City of Pekanbaru (Case Study Have A Tonnage) And the factors that affect The Implementation Local Regulation Number 2 of 2009 About Trafficand Road Transport In The City of Pekanbaru (Case Study Have A Tonnage).

The concept of the theory of implementation by Merilee S. Grindle (Agustino:2012) : 1. Type of benefit, 2. Site of decision making, 3. Resources committed, 4. Institution and regime characteristic, 5. Compliance and responsiveness. This research uses qualitative research methods to the studi of descriptive data. In data collection, the author uses interview technique of triangulation as a source in the validaty of the data.

The result of this research indicate that Implementation Local Regulation Number 2 Of 2009 About Trafficand Road Transport In The City of Pekanbaru (Case Study Have A Tonnage) yet feels maximum. Looked at violation prohibition of traffic sign by have a tonnage in Pekanbaru every years cause of society awareness. Not consistent in decision making, human resources make control of implementation be not maximum, not compliance and responsive by society.

The factors that affect the Implementation Local Regulation Number 2 of 2009 About Trafficand Road Transport In The City of Pekanbaru (Case Study A Have Tonnage) is spread less socialization and sanction enforcement is not explicit.

Keywords : Implementation. Trafficand Road Transport

PENDAHULUAN

Sistem Pemerintah Negara Kesatuan Republik Indonesia menurut Undang-Undang Dasar 1945 memberikan keleluasaan kepada daerah untuk menyelenggarakan otonomi daerah. Dalam penyelenggaraan otonomi daerah, dipandang perlu untuk menekankan pada prinsip-prinsip demokrasi peran serta masyarakat, pemerataan dan keadilan serta memperhatikan potensi dan keanekaragaman daerah. Pembangunan daerah merupakan salah satu kebijakan strategis dalam otonomi daerah dengan menyusun suatu perencanaan pembangunan yang terpadu dan komperensif dengan melibatkan seluruh unsur selaku pembangunan terpadu dan mempertimbangkan potensi serta peluang yang ada di daerah bersangkutan sehingga terwujud pembangunan yang multi sektor.

Kota Pekanbaru sebagai Ibu Kota Provinsi Riau mengalami pertumbuhan dan perkembangan daerah dengan diberlakukannya Undang-Undang Otonomi Daerah. Hal ini dapat kita lihat pada pembangunan daerah di Kota Pekanbaru yang berkembang cukup pesat. Pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan ekonomi menjadi salah satu pemicu lajunya arus urbanisasi di Kota Pekanbaru, yang secara tidak langsung berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan transportasi.

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru. Dishubkominfo Kota Pekanbaru bertugas melakukan penetapan sasaran dan arah kebijakan sistem lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru serta melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru tersebut.

Dikeluarkannya Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru ternyata tidak dapat sepenuhnya memberikan keadaan berlalu lintas dan penggunaan angkutan yang bebas dari hambatan dan kemacetan di jalan. Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru dirasakan belum maksimal. Hal tersebut di buktikan dengan tingkat pelanggaran lalu lintas di Kota Pekanbaru yang sangat tinggi. Kesemerawutan kota seperti kemacetan masih sering terjadi, dan tingkat kecelakaan yang tinggi.

Salah satu permasalahan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus ditangani oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru saat ini adalah meningkatnya jumlah kendaraan bertonase berat yang ada di Kota Pekanbaru. Peningkatan jumlah kendaraan bertonase berat saat ini berdampak terhadap ketertiban lalu lintas di Kota Pekanbaru. Kendaraan bertonase berat yang sering melewati jalan dalam kota membuat pengguna jalan lainnya merasa terganggu. Berikut jumlah kendaraan bertonase berat yang ada di Kota Pekanbaru :

Tabel 1.I
Data Jumlah Kendaraan
Bertonase Berat di Kota
Pekanbaru pada Dinas
Perhubungan Komunikasi dan
Informatika Kota Pekanbaru
Tahun 2012-2014

No	Jenis Kendaraan	Tahun		
		2012	2013	2014
1	TruckSumbu 2	101 25	103 10	141 83
2	TruckSumbu 3	605	118 4	118 4
3	Tanki Sumbu 2	420	420	347
4	Tanki Sumbu 3	92	213	180
5	Trucror Head	120	293	249
6	Jumlah	113 62	124 20	161 43

Sumber : Dishubkominfo Kota Pekanbaru

Berdasarkan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa berdasarkan data yang diperoleh dari Dishubkominfo Kota Pekanbaru jumlah kendaraan bertonase berat di Kota Pekanbaru setiap tahunnya mengalami peningkatan. Secara keseluruhan jumlah peningkatan kendaraan bertonase berat di Kota Pekanbaru melebihi 1000 kendaraan dari tahun 2012 ke tahun 2013. Jumlah kendaraan tersebut semakin meningkat pada tahun 2013 yaitu mencapai 3000 kendaraan. Kenaikan jumlah kendaraan bertonase berat pada 2 tahun terakhir, menunjukkan kenaikan yang signifikan. Tingginya pertumbuhan kendaraan bertonase berat tersebut akan berdampak pada kesemerawutan, kemacetan dan bahkan kecelakaan lalu lintas yang merugikan pengguna jalan apabila tidak ditata dengan baik.

Penggunaan jalan harus disesuaikan dengan fungsi dan intensitas

lalu lintas guna kepentingan pengaturan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat. Setiap kendaraan harus berjalan pada jalur jalan yang telah ditetapkan. Dishubkominfo Kota Pekanbaru melalui Pasal 200 Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa :

- a. Kendaraan bermotor beroda 3 (tiga) / Becak Bermotor baik yang digunakan sebagai angkutan orang maupun barang dilarang beroperasi di Wilayah Kota Pekanbaru, kecuali kendaraan bagipenyandang cacat.
- b. Bagi kendaraan angkutan barang dengan MST (Muatan SumbuTerberat) lebih dari 3000 Kg yang dapat mengganggu kelancaran lalulintas, mengakibatkan penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengakibatkan kerusakan jalan harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika.
- c. Penggunaan jalan selain dari fungsi jalan yang diduga dapat mengganggu keselamatan, kelancaran lalulintas dan mengakibatkan penurunan tingkat pelayanan jalan harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika

Berdasarkan pasal 200 ayat (2) tersebut diterangkan bahwa bagi kendaraan yang dengan muatan lebih dari 3000 kg yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas, penurunan tingkat pelayanan jalan dan mengakibatkan kerusakan jalan harus seizin dari Dishubkominfo Kota Pekanbaru. Secara tidak langsung kendaraan bertonase berat tidak dibenarkan untuk melewati jalan-jalan dalam kota. Dishubkominfo Kota Pekanbaru telah menetapkan bahwa jalan lingkarkota yaitu Jalan Garuda Sakti dan Jalan Kubang Raya sebagai jalan yang dikhususkan untuk kendaraan angkutan barang dengan tonase berat.

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru telah melakukan sosialisasi terhadap pengalihan arus kendaraan angkutan tonase berat dengan menempatkan anggotanya di titik-titik pintu masuk Kota Pekanbaru, dan pemasangan rambu-rambu dan marka jalan. Akan tetapi meskipun demikian pelanggaran rambu larangan masuk kota masih tetap terjadi. Berikut data jumlah pelanggaran kendaraan bertonase berat yang masuk jalan dalam Kota Pekanbaru.

**Table
1 1.2**

Data Pelanggaran Rambu-Rambu Larangan Masuk Kota oleh Kendaraan Bertonase Berat di Kota Pekanbaru Tahun 2012-2014

Tahun	Jenis Kendaraan				Jumlah
	Truk Sumbu 2	Truk Sumbu 3	Tanki Sumbu 2	Tanki Sumbu 3	
2012	292	22	24	15	503
2013	137	110	8	6	261
2014	150	159	3	7	319

Sumber: Olahan Dari Berbagai Sumber

Berdasarkan tabel diatas dapat diambil kesimpulan bahwa masih banyak kendaraan bertonase berat yang melintasi jalur-jalur dalam Kota Pekanbaru, seperti pada tahun 2012 terdapat 503 kendaraan bertonase berat yang melanggar rambu-rambu larangan masuk Kota Pekanbaru. Pada tahun 2013 jumlah kendaraan yang melanggar larangan masuk kota mengalami penurunan hingga 50 persen. Akan tetapi pada tahun 2014 pelanggaran tersebut kembali meningkat hingga lebih dari 50 kendaraan yang melakukan pelanggaran.

Pelanggaran terhadap rambu-rambu larangan masuk kota oleh kendaraan bertonase berat berdampak terhadap

ketertiban lalu lintas di Kota Pekanbaru, seperti terjadinya kemacetan sehingga mengganggu aktifitas pengguna jalan lainnya. Salah satu jalan yang sering mengalami kemacetan tersebut adalah jalan HR Soebrantas Panam. Hal ini tentu tidak sesuai dengan pasal 201 Perda No 2 Tahun 2009 yang berbunyi ‘*Mobil berat dan / atau kendaraan bermotor yang mengangkut alat-alat berat dengan volume ukuran dan dimensi yang diperkirakan dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas atau kerusakan jalan yang akan dilalui harus mendapat izin penggunaan jalan dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.*’

Selain menyebabkan kemacetan, kendaraan bertonase berat juga menyebabkan menurunnya kualitas jalan yang ada di dalam Kota Pekanbaru, seperti Jalan Soekarno Hatta tepatnya didepan pasar pagi yang mengalami kerusakan akibat sering dilewati oleh kendaraan bertonase berat, juga pada ruas jalan HR Soebrantas menyebabkan banyaknya jalan yang bergelombang. Keadaan ini akan menyebabkan kecelakaan yang membahayakan keselamatan semua pengguna jalan. Oleh karena itu Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru perlu dimaksimalkan pelaksanaannya dalam mewujudkan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan yang lancar, terib, aman dan nyaman.

Saat melakukan observasi di lapangan penulis menemukan beberapa fenomena-fenomena yang berhubungan dengan kurang maksimalnya Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru pada kendaraan bertonase berat. Fenomena tersebut adalah sebagai berikut :*Pertama*, Dishubkominfo Kota Pekanbaru belum menyediakan tempat membongkar dan memuat barang. Tempat yang dimaksudkan adalah seperti Terminal *Cargo*. Setiap kendaraan angkutan barang wajib melakukan pembongkaran dan memuat barang di tempat yang ditetapkan

dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut. *Kedua*, lemahnya pengawasan dan pengendalian yang dilakukan Dishubkominfo Kota Pekanbaru. *Ketiga*, kondisi jalan lingkar Kota Pekanbaru yang rusak, menyebabkan kendaraan bertonase berat masuk ke dalam jalan Kota Pekanbaru.

Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul ‘**Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus pada Kendaraan Bertonase Berat)**’
Konsep Teoritis

Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Menurut **Moleong (2009:4)**, penelitian dengan pendekatan kualitatif untuk menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan melibatkan berbagai metode penelitian yang ada, yaitu wawancara, pengamatan, dan pemanfaatan dokumentasi. Penelitian deskriptif, yaitu suatu penelitian yang mendeskripsikan, mencatat, menganalisa dan menginterpretasikan kondisi-kondisi yang sekarang ini terjadi (**Pasalong, 2012 : 75-76**)

Dengan demikian penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, yaitu menggambarkan dan melukiskan keadaan subjek dan objek, baik seseorang, lembaga, masyarakat, dan lain sebagainya serta didasarkan atas hasil observasi yang dilakukan serta memberikan argumentasi terhadap apa yang ditemukan dilapangan dan dihubungkan dengan konsep teori yang relevan.

2. Lokasi Penelitian

Untuk lokasi penelitian ini bertempat di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru.

3. Informan Penelitian

Adapun yang dianggap mengetahui dengan mendalam serta dapat memberikan keterangan yang dapat dipercayai adalah :

- a. Kepala Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru
- b. Kepala Urusan Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas
- c. Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
- d. Sopir kendaraan bertonase berat
- e. Masyarakat Kota Pekanbaru sebagai pengguna jalan.

4. Jenis Data

Setelah data-data yang diperlukan dalam penelitian diperoleh, maka hasil data-data tersebut dikelompokkan, diklasifikasikan dan dianalisa sesuai dengan jenis-jenis data yang diperlukan. Adapun jenis-jenis data dalam penelitian tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Data Primer
- b. Data Sekunder

5. Teknik Pengumpulan Data

Adapun metode pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah :

- a. Observasi
- b. Wawancara
- c. Dokumentasi

6. Analisa Data

Dalam penelitian ini analisis data menggunakan metode deskriptif kualitatif, yaitu data yang diperoleh akan dibahas secara menyeluruh berdasarkan kenyataan yang terjadi di instansi atau kantor tempat penelitian dilaksanakan. Kemudian dibandingkan dengan konsep maupun teori-teori yang mendukung pembahasan terhadap permasalahan dalam penelitian ini, dan kemudian mengambil kesimpulan yang berlaku umum. Untuk meningkatkan tingkat kepercayaan dan devaliditas terhadap penelitian ini, penulis melakukan teknik triangulasi.

Teori Kebijakan Publik

Menurut **Nigro** dan **Nigro** dalam **Islamy (2001)**, administrasi negara mempunyai peranan penting dalam merumuskan kebijakan dan ini merupakan bagian dari proses politik. Administrasi negara dalam mencapai tujuan dengan membuat program dan melaksanakan berbagai kegiatan untuk mencapai tujuan dalam bentuk kebijakan.

Menurut **Joko Widodo (2006)** secara etimologis istilah kebijakan berasal dari bahasa Yunani, Sanskerta, dan Latin. Semenjak masalah analisis kebijakan menjadi disiplin intelektual terapan terhadap masalah publik, kebijakan telah menjadi fokus utama yang berhubungan dengan analisis kebijakan, termasuk pengertian dan substansi kebijakan.

Friederick dalam **Anggara (2012:503)** memaparkan bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan hambatan dan kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijaksanaan dalam rangka mencapai tujuan tertentu.

Kebijakan berkenaan dengan keputusan tentang apa yang harus dikerjakan. Untuk memproses sebuah keputusan yang benar dibutuhkan serangkaian prinsip rasionalitas dan politis. *Output* dari proses tersebut dapat berupa keputusan tentang alternatif terbaik yang siap untuk diimplementasikan, karena kebijakan ini adalah kebijakan publik maka yang ditekankan disini adalah masalah, kebutuhan dan aspirasi dari masyarakat yang seharusnya dilayani (**Keban 2004: 57**). Menurut **Suharto (2008:3)** kebijakan atau *policy* adalah sebuah instrument pemerintah, bukan saja dalam arti *government* yang hanya menyangkut Aparatur Negara, melainkan pula *governance* yang

menyentuh pengelolaan sumber daya publik.

Menurut **Wiliam N. Dunn (2003:39)** bahwa kebijakan publik adalah suatu rangkaian pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintah, seperti pertahanan keamanan, energy, kesehatan, pendidikan, kesejahteraan masyarakat, kriminalitas, perkotaan, dan lain-lain.

Kebijakan publik dalam bentuk Undang-Undang atau Perda adalah jenis kebijakan publik yang memerlukan kebijakan publik penjelas atau sering yang diistilahkan sebagai peraturan pelaksana. Kebijakan publik yang bisa langsung operasional antara lain Keppres, Inpres, Kepmen, Keputusan Kepala Dinas, dan lain-lain (**Nugroho (2003:159)**). Definisi kebijakan publik menurut **Winarno (2007:6)** dapat dibagi menjadi dua kelompok, yaitu :

- a) Kebijakan dalam bentuk peraturan-peraturan yang ditulis dalam bentuk perundang-undangan dan tidak tertulis namun disepakati.
- b) Berkenaan dengan substansi dan berkenaan dengan prosedur.

Kemudian menurut **Nasucha dalam Agustino (2012)** menyatakan bahwa kebijakan publik adalah kewenangan pemerintah dalam pembuatan suatu kebijakan yang digunakan kedalam perangkat peraturan hukum. Kebijakan tersebut bertujuan untuk menyerap dinamika sosial dalam masyarakat, yang akan dijadikan acuan perumusan kebijakan agar tercipta hubungan sosial yang harmonis. Dari definisi tersebut dapat dikatakan bahwa : (1) kebijakan publik dibuat oleh pemerintah yang berupa tindakan-tindakan pemerintah, (2) kebijakan publik harus berorientasi pada kepentingan publik, dan (3) kebijakan publik adalah tindakan pemilihan alternatif untuk dilaksanakan atau tidak

dilaksanakan oleh pemerintah demi kepentingan publik.

Kebijakan publik adalah keputusan otoritas negara yang bertujuan mengatur hidup bersama yang tentunya perlu diimplementasikan dengan baik. Menurut **Sinambela, Dkk (2008:14)** kebijakan publik adalah segala sesuatu yang diputuskan oleh pemerintah untuk dikerjakan atau tidak dikerjakan. Menurut **Tangkilasan (2003:6)** pembuatan kebijakan merupakan sebuah aktivitas yang diarahkan tujuannya yang memiliki ciri-ciri tersendiri dari aktivitas fisik dan ekspresif murni yang bertujuan untuk mempengaruhi prospektif

Gordon dalam **Keban (2004)**, Implementasi kebijakan berkenaan dengan berbagai kegiatan yang diarahkan pada realisasi program, dalam hal ini, administrator mengatur cara untuk mengorganisir, menginterpretasikan dan menerapkan kebijakan yang telah diseleksi. Mengorganisir berarti mengatur sumber daya, unit-unit, dan metode-metode untuk melaksanakan program. Melakukan interpretasi berkenaan dengan menterjemahkan bahasa dan istilah-istilah program kedalam rencana-rencana dan petunjuk-petunjuk yang dapat diterima.

Solichin Abdul Wahab mendefinisikan implementasi sebagai *output*, atau sejauh mana derajat dukungan terhadap suatu program (**Wahab, 2012 : 143**). Implementasi kebijakan merupakan satu tahapan dari sebuah kebijakan yang merupakan kelanjutan dari proses formulasi kebijakan dan sebagai suatu proses melaksanakan keputusan kebijakan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Implementasi pada sisi yang lain merupakan fenomena yang kompleks yang mungkin dapat dipahami sebagai proses, keluaran (*output*) maupun hasil.

Selain itu, menurut **Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn** dalam (**Agustino :2012**) yang menjelaskan

bahwa implementasi kebijakan merupakan suatu kebijakan yang menekankan kepada suatu tindakan baik yang dilakukan pihak pemerintah, maupun individu (atau kelompok) swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan sebelumnya. Pada suatu saat tindakan ini berusaha mentransformasikan keputusan-keputusan menjadi pola-pola operasional serta melanjutkan usahatersebut untuk mencapai suatu perubahan, baik besar maupun kecil yang diamanatkan oleh keputusan kebijakan tertentu.

Menurut **Nakamura** dan **Smallwood** dalam **Sujianto (2008)**, mengemukakan bahwa ada tiga cara yang dominan untuk mengetahui keberhasilan implementasi program. Pertama, perspektif yang menilai keberhasilan implementasi dari aspek kepatuhan aparat birokrasi bawahan kepada atasan, kedua, keberhasilan dari segi berfungsinya prosedur-prosedur rutin dalam implementasi kebijakan dan tidak hanya konflik. Ketiga, yaitu implementasi dilihat dari segi pencapaian tujuan-tujuan programatis yang diharapkan dari dampak program..

Menurut **Merilee S. Grindle** dalam **Agustino (2012)** keberhasilan implementasi suatu kebijakan publik dapat diukur dari proses pencapaian hasil akhir (*outcome*), yaitu tercapai atau tidaknya tujuan yang ingin dicapai. Dimana pengukuran keberhasilan implementasi kebijakan tersebut dapat dilihat dari dua hal, yaitu :

1. Dilihat dari prosesnya.
2. Apakah tujuan kebijakan tercapai. Dimensi ini diukur dengan melihat dua faktor, yaitu :
 - a. Impact atau efeknya pada masyarakat secara individu dan kelompok

- b. Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.

keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik, juga menurut **Grindle** ditentukan oleh tingkat *implementability* kebijakan itu sendiri, yang terdiri atas *content of policy* dan *context of policy*.

1) *Content of Policy* (isi kebijakan) menurut **Grindle** adalah :

- a) *Interest Affected*(kepentingan-kepentingan yang mempengaruhi)

Interest affected berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi suatu implementasi kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan, dan sejauhmana kepentingan-kepentingan tersebut membawa pengaruh terhadap implementasinya, hal inilah yang ingin diketahui lebih lanjut.

- b) *Type of Benefits*(tipe manfaat)

Pada poin ini *content of policy* berupaya untuk menunjukkan atau menjelaskan bahwa dalam suatu kebijakan harus terdapat beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan.

- c) *Extent of Change Envision*(derajat perubahan yang ingin dicapai)

Setiap kebijakan mempunyai target yang hendak dan ingin dicapai. *Content of policy* yang ingin dijelaskan pada poin ini adalah seberapa besar perubahan yang ingin atau hendak dicapai melalui suatu implementasi kebijakan harus mempunyai skala yang jelas.

- d) *Site of Decision Making*(letak pengambilan keputusan)

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan.

- e) *Program Implementer*(pelaksana program)

Dalam menjalankan suatu kebijakan atau program harus didukung dengan adanya pelaksana kebijakan yang kompeten dan kapabel demi keberhasilan suatu kebijakan. Dan ini harus sudah terdata atau terpapar dengan baik pada bagian ini.

- f) *Resources Committed*(sumber-sumber daya yang digunakan)

Pelaksanaan suatu kebijakan juga harus didukung oleh sumberdaya-sumberdaya yang mendukung agar pelaksanaannya berjalan dengan baik.

2) *Context of Policy* menurut Grindle adalah :

- a) *Power, Interest, and Strategy Of Actor Involved*(kekuasaan, kepentingan-kepentingan, dan strategi dari aktor yang terlibat)

Dalam suatu kebijakan perlu diperhitungkan pula kekuatan atau kekuasaan, kepentingan, serta strategi yang digunakan oleh para aktor yang terlibat guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu kebijakan. Bila hal ini tidak diperhitungkan dengan matang sangat besar kemungkinan program yang hendak diimplementasikan akan jauh arang dari api.

- b) *Institution and Regime Characteristic*(karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa)

Lingkungan dimana suatu kebijakan tersebut dilaksanakan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya, maka pada bagian ini dijelaskan karakteristik dari suatu lembaga yang akan turut mempengaruhi suatu kebijakan.

- c) *Compliance and Responsiveness* (kepatuhan dan daya tanggap)

Hal lain yang dirasa penting dalam proses pelaksanaan suatu kebijakan adalah kepatuhan atau respon dari para pelaksana, maka yang hendak dijelaskan pada poin ini adalah sejauhmana kepatuhan dan respon

dari pelaksana dalam menganggapi kebijakan.

PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat)

Didalam bab ini akan menyajikan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian melalui observasi dan wawancara di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru dengan Kepala Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas, Kepala Urusan Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Kepala Seksi Bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas beserta dengan beberapa orang pengendara kendaraan bertonase berat dan masyarakat telah terpilih menjadi informan untuk memberikan penjelasan mengenai Pelaksanaan Perda Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam hal ini terhadap pengendalian kendaraan bertonase berat di Kota Pekanbaru. Dari hasil penelitian terkumpul sejumlah data yang diperlukan tentang bagaimana Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan kendaraan bertonase berat di Kota Pekanbaru oleh pihak yang berwenang.

Pelaksanaan Peraturan Daerah No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru khususnya pada kendaraan bertonase berat sangatlah diperlukan karena bertujuan untuk menghindari kesemerawuta lalu lintas di Kota Pekanbaru. Agar lebih jelas mengenai Pelaksanaan Perda Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru melalui studi kasus pada kendaraan bertonase berat, maka penulis akan menguraikan secara rinci indikatornya, yaitu sebagai berikut :

1. *Type of Benefit* (Tipe Manfaat)

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi di lapnagn disimpulkan bahwa tujuan adanya larangan kendaraan bertonase berat melewati jalur-jalur utama dalam kota adalah yang pertama, agar menghindari kemacetan di Kota Pekanbaru. Kota Pekanbaru memiliki jalan-jalan yang sangat rawan dengan kemacetan. Kepala Bidang Pengawasan Dan Pengendalian Lalu Lintas menyatakan bahwa hampir semua jalan yang ada di Kota Pekanbaru rawan akan kemacetan. Kedua, untuk mencegah terjadinya kecelakaan di jalan raya, dengan kapasitas beban dan rangkanya besar akan membahayakan bagi pengguna jalan di jalan raya. Ketiga, menghindari terjadinya kerusakan jalan, hal ini disebabkan oleh beban muatan kendaraan tersebut yang besar, sehingga akan membuat menurunnya tingkat pelayanan jalan sehingga menyebabkan kerusakan jalan. Rusaknya jalan seperti bergelombang dan berlobang akan membahayakan bagi pengendara, sehingga kecelakaan diperkirakan akan sering terjadi.

2. *Site of Decision Making* (Letak Pengambilan Keputusan)

Kedudukan pembuat kebijakan mempengaruhi bagaimana pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan memegang peranan penting dalam pelaksanaan suatu kebijakan, maka pada bagian ini menjelaskan bagaimana pengambilan keputusan dari suatu kebijakan yang akan diimplementasikan. Dalam suatu kebijakan perlu diperhitungkan bagaimana kedudukan dari pembuat kebijakan. Dishubkominfo Kota Pekanbaru merupakan implementor atau pelaksana dari Perda Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dishubkominfo Kota Pekanbaru sebagai implementor bertanggung jawab terhadap keberhasilan pelaksanaan perda tersebut dengan memastikan terciptanya ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil wawancara di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru berkoordinasi dengan Sat Lantas Polresta Pekanbaru. Penertiban yang dilakukan berpedoman kepada SOP yang ada. Ketika akan melakukan pengawasan di lapangan para anggota juga diberikan arahan terlebih dahulu. Pengawasan langsung yang dilakukan oleh Dishubkominfo sudah menyebar di beberapa titik yang ditetapkan menjadi daerah rawan pelanggaran oleh kendaraan bertonase berat. Dishubkominfo Kota Pekanbaru melalui Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas melakukan pengawasan di beberapa titik rawan pelanggaran yang dilalui oleh kendaraan bertonase berat seperti di Jalan Soebrantas, Jalan Soekarno-Hatta, Jalan Sudirman dekat Harapan Raya, Jalan Arengka. Di beberapa titik tersebut Dishubkominfo Kota Pekanbaru mendirikan posko penjagaan. Pengawasan yang dilakukan oleh Dishubkominfo merupakan tugas yang penting, karena lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sesuatu hal yang tidak dapat dipisahkan karena angkutan jalan ikut mempengaruhi kondisi lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru. Kendala yang dialami adalah bahwa dalam pengawasan yang dilakukan oleh Dishubkominfo kota Pekanbaru tidak boleh terlepas dari Sat Lantas Polresta Kota Pekanbaru. Dishubkominfo Kota Pekanbaru tidak dibenarkan melakukan kegiatan yang berhubungan dengan lalu lintas tanpa adanya dampingan dari Kepolisian Lalu Lintas. Terutama dalam penindakan terhadap kendaraan yang melanggar aturan, Dishubkominfo tidak bisa memberhentikan kendaraan begitu saja saat melintas.

3. *Resources Committed* (Sumber Daya)

Dalam suatu implementasi kebijakan perlu adanya dukungan sumber daya, baik sumber daya manusia, material dan metode. Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung

pada kemampuan memanfaatkan sumber daya manusia dan sumber daya non manusia atau material. Tanpa adanya peran serta dari sumber daya tersebut maka implementasi suatu program akan terhambat.

a. Sumber Daya Manusia

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi menunjukkan bahwa setiap organisasi atau instansi memiliki hal yang mendasar bahwa kebutuhan akan sumber daya manusia sangatlah vital apabila suatu organisasi atau instansi mengalami kekurangan sumber daya manusia yang berkompeten dibidangnya atau tidak sebanding personil yang bertugas dengan jumlah pekerjaan yang dikerjakan akan membuat hasilnya akan kurang baik atau maksimal. Dengan demikian Dishubkominfo Kota Pekanbaru khususnya pada Bidang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas dapat melakukan penambahan jumlah personil agar pengawasan yang dilakukan dapat berjalan dengan maksimal. Pada Dishubkominfo Kota Pekanbaru masih ditemui adanya kekeurangan personil dalam melakukan pengawasan, sehingga hasilnya kurang maksimal.

b. Biaya Atau Dana

berdasarkan hasil wawancara dan observasi menerangkan bahwa Dishubkominfo Kota Pekanbaru memiliki keterbatasan anggaran dalam pelaksanaan program. hal ini dapat dilihat terhambatnya penambahan jumlah personil dalam melakukan pengawasan.

c. Fasilitas Pendukung

Fasilitas pendukung yang dimaksud adalah adanya sebuah tempat bongkar muat barang yang disediakan oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru berupa terminal Cargo. namun dalam kenyataannya hal tersebut belum dapat diwujudkan.

fasilitas yang selanjutnya adalah kendaraan operasional. kendaraan operasional yang ada di

Didhubkominfo Kota Pekanbaru belum memadai karena banyak kerusakan.

4. *Institution and Regime* (Karakteristik Lembaga atau Rezim yang Berkuasa)

Lembaga atau rezim yang berkuasa merupakan agen pelaksana merupakan lembaga dan penguasa. Institusi pemerintah adalah institusi pembuat kebijakan sekaligus juga institusi pelaksana kebijakan. Fokusnya memberikan pelayanan kepada publik, dalam segi prinsip politik dan memahami dengan baik lingkungan dimana mereka melaksanakan kebijakan dan program publik. Agen pelaksana dalam hal ini adalah Dishubkominfo Kota Pekanbaru. Karakteristik dari suatu lembaga akan turut mempengaruhi suatu kebijakan. Karakteristik yang dimiliki oleh implementor dapat berupa sikap seperti, komitmen dan kejujuran dari pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan yang ada.

5. *Compliance and Responsiveness* (Kepatuhan dan Daya Tanggap Kelompok)

Hal ini berkaitan dengan sejauhmana kepatuhan dan respon dari kelompok sasaran dalam menanggapi kebijakan. Tingkat kepatuhan dan daya tanggap kelompok sasaran dapat dilihat dari sejauhmana kelompok sasaran terlibat dalam suatu kebijakan. Kelompok sasaran diharapkan dapat berperan aktif terhadap kebijakan yang dijalankan pemerintah, karena hal ini akan sangat mempengaruhi pelaksanaan program kebijakan dari pemerintah. Dalam hal ini kelompok sasaran ditujukan kepada pengendara kendaraan bertonase berat atau pengendara angkutan barang untuk dapat terlibat dalam menjaga ketertiban lalu lintas, keamanan, dan keselamatan dalam berlalu lintas dengan tidak melewati jalan-jalan yang tidak dibenarkan dilalui oleh kendaraan bertonase berat terutama jalan-jalan lintas dalam Kota Pekanbaru. Pada dasarnya kebijakan tentang larangan kendaraan bertonase berat memasuki jalur

lintas dalam kota ditujukan agar tidak terjadi kesemerawutan di jalan raya, karena keberadaan kendaraan bertonase berat akan mengakibatkan terjadinya kemacetan di jalan raya, karena ukurannya yang besar dan berat beban yang dibawanya akan menyebabkan kendaraan tersebut melaju dalam kecepatan yang rendah, selain itu keberadaannya juga berpotensi menyebabkan kecelakaan bagi pengguna jalan lainnya, dan menyebabkan menurunnya kualitas jalan sehingga akan berdampak buruk bagi pengguna jalan lainnya. Sesuai dengan hasil observasi dan wawancara bahwa respon dan daya tanggap kelompok sasaran masih kurang, masih banyak para pengendara itu sendiri yang memasuki jalur dalam kota.

B. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru (Studi Kasus pada Kendaraan Bertonase Berat)

1. Sosialisasi

Kegiatan sosialisasi merupakan langkah utama dan sangat berpengaruh terhadap keberhasilan sebuah kebijakan itu diimplementasikan. Kegiatan sosialisasi mengenai cara berlalu lintas yang baik dan benar serta aturan-aturan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan menunjukkan bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru belum merata, masih ada dari pengendara kendaraan bertonase berat yang tidak mengetahui adanya larangan truk masuk kota tersebut. Mereka berpendapat tidak pernah melihat spanduk-spanduk larangan yang biasanya sering dipasang apabila ada suatu larangan tertentu. Hal tersebut menunjukkan bahwa sosialisasi yang dilakukan oleh Dishubkominfo masih belum maksimal sehingga pelanggaran masih terjadi. Pengendara truk mengeluhkan sosialisasi menggunakan

spanduk masih kurang, mereka bahkan tidak melihat spanduk-spanduk larangan truk masuk kota tersebut di pinggir jalan. Selain itu sosialisasi menggunakan media sosial juga terasa kurang efektif, karena untuk melihat informasi-informasi yang seperti itu jarang di lakukan oleh pengendara kendaraan tonase tersebut, biasanya mereka hanya mengetahui dari sesama rekan sopir saja.

Dari keterangan diatas , sosialisasi memiliki peranan penting, untuk itu kegiatan sosialisasi mengenai larangan tentang kendaraan bertonase berat memasuki jalur dalam kota perlu ditingkatkan lagi demi menjamin keamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan lainnya. Dishubkominfo dalam hal ini bidang pengawasan dan pengendalian harus lebih giat lagi melakukan sosialisasi secara langsung kepada para pengendara kendaraan bertonase berat.

2. Sanksi

Tindakan yang dilakukan terhadap penyimpangan atau pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bertonase berat adalah dengan memeberikan sanksi. Sanksi ini diberikan langsung oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru dengan tujuan agar tidak ada lagi pelanggaran-pelanggaran yang sama dilakukan. Sanksi yang diberikan terhadap pelanggaran yang dilakukan tentu tidak terlepas dari pedoman Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tepatnya diatur Pada Bab XXV Tentang Ketentuan Pidana, Pasal 267 (1) pelanggaran terhadap ketentuan-ketentuan dalam peraturan daerah ini dapat diancam dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda sebanyak – banyaknya Rp. 50.000.000.- (lima puluh juta rupiah). (2) tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah pelanggaran. Kemudian pada Bab XXVI Tentang Sanksi Administratif, Pasal 268 menerangkan bahwa selain ketentuan

pidana sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 terhadap pelanggaran ketentuan dalam peraturan daerah ini dapat dikenakan sanksi administrasi berupa pencabutan izin perusahaan, pencabutan izin operasi dan/ atau izin trayek serta rekomendasi pencabutan izin usaha.

Namun berhasilkkan hasil wawancara dan observasi dilapangan bahwa sanksi yang diberikan belum sesuai dengan ketentuan yang ada. dishubkominfo sendiri belum dapat menegakkan sanksi yang sesuai dengan pedoman dalam Perda No 2 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

BAB VI PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis yang diuraikan pada bab sebelumnya, mengenai Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus pada Kendaraan Bertonase Berat), maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat) dinilai belum maksimal. Sampai saat ini kesadaran dari para pengendara kendaraan bertonase berat terhadap tujuan larangan tonase masuk kota masih belum terlihat jelas. Dari segi kedudukan atau kewenangan yang dimiliki oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru tidak penuh, Dishubkominfo Kota Pekanbaru tidak dapat melaksanakan penertiban tanpa dampingan dari Polisis Lalu Lintas, selain itu kurangnya konsistensi dalam pengambilan keputusan. Sumber daya, seperti yang telah dikemukakan bahwa sumber daya yang tersedia belum mencukupi. Jumlah personil

yang dibutuhkan belum mencukupi dengan cakupan wilayah pekanbaru. Untuk segi dana tidak mencukupi. Fasilitas seperti Terminal *Cargo* belum ada di Kota Pekanbaru. Seperti kendaraan operasional belum mencukupi, karena banyak yang mengalami kerusakan. Dengan demikian pengawasan terhadap kendaraan tonase berat tersebut belum maksimal di lakukan. Daya tanggap dan respon dari masyarakat khusus penganemudi tonase berat masih rendah.

2. Faktor-faktor yang mempengaruhi Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat) :

- a. Faktor sosialisasi, sosialisasi yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru terhadap larangan tonase berat masuk kota belum merata. Hal ini dibuktikan oleh masih ada dari pengendara tonase berat tersebut yang tidak mengetahui ada nya larangan tonase berat masuk kota.
- b. Sanksi, berdasarkan hasil wawancara bahwa pemberian sanksi memang sudah dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru berupa sanksi tilang. Untuk pemberian denda dikeluarkan oleh Pengadilan Negeri, akan tetapi sanksi denda yang diberikan tersebut tidak memberikan efek jera terhadap pelanggar kendaraan tonase tersebut karena denda yang diterapkan tidak sesuai dengan apa yang tertulis pada Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Denda yang diberikan jauh lebih kecil dari apa yang seharusnya diberikan.

Penindakan terhadap semua jenis kendaraan bertonase berat masih belum merata, untuk kendaraan tonase berjenis angkutan bahan bangunan dan makanan masih sering di izinkan masuk.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai Pelaksanaan Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru (Studi Kasus Pada Kendaraan Bertonase Berat), penulis dapat memberikan saran sebagai berikut :

1. Dishubkominfo Kota Pekanbaru harus lebih konsistensi dalam pengambilan keputusan. Penambahan jumlah anggota atau personil harus di lakukan secepatnya, karena pengawasan langsung yang dilakukan dilapangan sangat penting, jumlah personil yang kurang akan membuat pengawasan yang dilakukan tidak maksimal. Dari segi dana atau biaya, hendaknya anggaran untuk Dishubkominfo Kota Pekanbaru ditingkatkan agar pengawasan dapat berjalan lebih efektif. Untuk segi fasilitas pendukung seperti kendaraan operasional harus di tambahkan lagi, karena sudah banyak yang rusak dan pembangunan Terminal *Cargo* harus secepatnya dilakukan.
2. Sosialisasi harus lebih dimaksimalkan, pemasangan rambu-rambu dan spanduk-spanduk pemberitahuan adanya larangan atau kebijakan kendaraan bertonase berat harus di perbanyak lagi dan ditempatkan pada pintu-pintu masuk ke dalam kota. Penegakan sanksi perlu di perkuat kembali. Sanksi yang diberikan harus memberikan efek jera bagi pelanggar lalu lintas.

Pemerintah melalui Dishubkominfo kota pekanbaru sudah sewajarnya membuat aturan baru atau aturan khusus terhadap kendaraan bertonase berat seperti mobil molen, angkutan bahan bangunan dan makanan yang masih diizinkan masuk oleh Dishubkominfo Kota Pekanbaru, agar tidak ada lagi tebang pilih terhadap kendaraan bertonase berat. Peraturan yang ada harus di berikan secara adil kepada semua jenis kendaraan bertonase berat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Agustino, Leo. 2012. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta

Bungin, Burhan. 2007. *Penelitian Kualitatif Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan*

Publik dan Ilmu Sosial Lainnya. Jakarta : Kencana Prenada Media Grup.

Dunn, Wiliam N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta University Press.

Islamy, M. Irfan. 2001. *Prinsip-Prinsip Kebijakan Negara*. Jakarta : Bumi Aksara

Keban, Yoremias T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik Konsep, Teori Dan Isu*. Yogyakarta : Gava Media

LAN, 2005. *Sistem Administrasi Negara Republik Indonesia*. Jakarta : Rajawali Press

Moleong, Lexi J. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya

Nawawi, Ismail. 2009. *Public Policy (Analisis, Strategi, Advokasi Teori dan Praktek)*. Surabaya: PNM.

Nugroho, Riant D, 2003. *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang*. Jakarta : Elex Media Kompetindo.

Pasolong, Harbani, 2012. *Metode Penelitian Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta

Sinambela, Lijan Poltak, 2008. *Reformasi Pelayanan Publik*. Bumi Aksara Jakarta

Suharto, Edi, 2008. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabet

Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif R dan D*. Bandung: Alfabeta

Sujianto, 2008, *Implementasi Kebijakan Publik, Konsep Teori Dan Praktek, Alaf Riau dan Program Studi Ilmu Administrasi (Psia) Pasca Sarjana Universitas Riau, Pekanbaru*

Sumaryadi, Nyoman, 2005. *Efektifitas Kebijakan Otonomi Daerah*. Jakarta : Citra Utama

Tangkilasan, Hassel Nogi S. 2003. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Balairuang : Yogyakarta

Wahab, Solichin Abdul, 2005. *Analisis Kebijaksanaan Dari Formulasi Keimplementasian Kebijaksanaan Negara*. Jakarta : Bumi Aksara

Widodo, Joko. 2006. *Analisis Kebijakan Publik*. Sidoardjo : Bayu Media Publishing

Winarno, Budi, 2007. *Kebijakan Publik : Teori dan Proses*. Yogyakarta : Media Pressindo

Skripsi :

Ramadhani, Melisa .2014. *Implementasi Perda Nomor 8 Tahun 2012 Tentang Retribusi Izin Gangguan (Studi Kasus Usaha Peternakan Ayam Dan Babi)*, Skripsi : Pekanbaru

Dokumen :

Perda No 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.