



## **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN REKAYASA LALU LINTAS : STUDI KASUS SISTEM SATU ARAH DAN U-TURN DI KOTA PEKANBARU**

### ***IMPLEMENTATION OF TRAFFIC ENGINEERING POLICIES: A CASE STUDY OF THE ONE-WAY SYSTEM AND U-TURNS IN PEKANBARU CITY***

**Lailatul Indriani<sup>1</sup>, Dedi Kusuma Habibie<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Universitas Riau, Pekanbaru Email : [lailatul.indriani1303@student.unri.ac.id](mailto:lailatul.indriani1303@student.unri.ac.id)

<sup>2</sup>Universitas Riau, Pekanbaru, Email : [dedi.kusuma@lecturer.unri.ac.id](mailto:dedi.kusuma@lecturer.unri.ac.id)

\*email koresponden: [lailatul.indriani1303@student.unri.ac.id](mailto:lailatul.indriani1303@student.unri.ac.id)

DOI: <https://doi.org/10.62567/ijosse.1286>

#### **Abstract**

*This study aims to analyze the Implementation of Traffic Engineering Policy: A Case Study of One-Way and U-Turn Systems in Pekanbaru City and identify inhibiting factors in its implementation. The background of this study is based on traffic problems such as congestion and accidents that are increasing along with the growth of motorized vehicles that are not balanced by adequate road infrastructure. The Pekanbaru City Government through the Transportation Agency has implemented various traffic engineering policies, including the one-way system and the closure of U-Turns at certain points. The method used is a qualitative approach with data collection techniques through interviews, observation, and documentation. The results of the study indicate that the implemented policies have had a positive impact, but their implementation still faces obstacles such as lack of public awareness, limited infrastructure, and less than optimal coordination between institutions. This study recommends the need for more massive socialization and increased synergy between institutions to support the successful implementation of traffic engineering policies.*

**Keywords :** *Policy Implementation, Traffic Engineering, One Way, Pekanbaru City, Congestion*

#### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Implementasi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas: Studi Kasus Sistem Satu Arah dan U-Turn di Kota Pekanbaru serta mengidentifikasi faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaannya. Latar belakang penelitian ini didasarkan pada permasalahan lalu lintas seperti kemacetan dan kecelakaan yang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor yang tidak diimbangi oleh infrastruktur jalan yang memadai. Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Dinas Perhubungan telah menerapkan berbagai kebijakan rekayasa lalu lintas, termasuk sistem satu arah (One Way) dan penutupan U-Turn di titik-titik tertentu. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan yang diterapkan telah memberikan dampak positif, namun pelaksanaannya masih



menghadapi kendala seperti kurangnya kesadaran masyarakat, keterbatasan infrastruktur, dan kurang optimalnya koordinasi antar lembaga. Penelitian ini merekomendasikan perlunya sosialisasi yang lebih masif dan peningkatan sinergi antar instansi dalam mendukung keberhasilan implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas.

**Kata Kunci :** Implementasi Kebijakan, Rekayasa Lalu Lintas, One Way, Kota Pekanbaru, Kemacetan.

## 1. PENDAHULUAN

Lalu lintas merupakan permasalahan yang sering terjadi di setiap perkotaan, termasuk di kota Pekanbaru. Permasalahan ini sering terjadi karena adanya kemacetan yang umumnya disebabkan karena adanya pertumbuhan penduduk yang cepat kemudian berimplikasi meningkatnya jumlah kepadatan kendaraan bermotor sebagai sarana mobilitas dimana jumlah pertumbuhan kendaraan ini tidak diimbangi oleh penambahan jalan yang memadai. Dalam upaya meningkatkan efisiensi dan kelancaran lalu lintas, Pemerintah Kota Pekanbaru telah mengimplementasikan beberapa kebijakan rekayasa lalu lintas salah satunya yaitu penerapan sistem satu arah (One Way) pada beberapa titik strategis sebagai solusi atas permasalahan lalu lintas tersebut. Selain dilatar belakangi oleh meningkatnya permasalahan kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru

Salah satu regulasi penting yang menjadi dasar pelaksanaan kebijakan ini yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 96 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas. Yang menegaskan bahwa manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan serangkaian usaha untuk mewujudkan, mendukung, serta memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

Kemudian landasan kebijakan rekayasa lalu lintas di Pekanbaru juga diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Perda ini lahir sebagai tindak lanjut dari kebijakan nasional sekaligus jawaban atas dinamika perkotaan Pekanbaru yang mengalami pertumbuhan kendaraan bermotor secara pesat. Dalam Perda tersebut dijelaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas di Kota Pekanbaru diarahkan untuk menciptakan sistem transportasi yang berkeselamatan, tertib, lancar, serta mendukung pembangunan kota secara berkelanjutan. Walikota Pekanbaru sebagai kepala daerah memiliki kewenangan dalam menetapkan kebijakan rekayasa lalu lintas, baik melalui keputusan maupun instruksi, yang wajib dilaksanakan oleh instansi teknis terkait seperti Dinas Perhubungan.

Meskipun regulasi telah tersedia, pelaksanaan kebijakan di lapangan masih menghadapi sejumlah kendala, antara lain keterbatasan infrastruktur, kurangnya koordinasi antarinstansi, serta rendahnya tingkat kesadaran masyarakat dalam menaati aturan lalu lintas. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara norma hukum yang bersifat ideal dengan realitas implementasi yang berlangsung di masyarakat. Dengan demikian, penelitian mengenai Implementasi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas: Studi Kasus Sistem Satu Arah dan U-Turn di Kota Pekanbaru menjadi penting, tidak hanya untuk menilai sejauh mana efektivitas kebijakan ini berjalan, tetapi juga untuk mengkaji sejauh mana regulasi nasional dan daerah benar-benar diimplementasikan dalam mengatasi permasalahan kemacetan dan keselamatan lalu lintas.

Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas sudah diterapkan di berbagai lini wilayah yang memiliki konflik lalu lintas di Kota Pekanbaru sebagai halnya pemberlakuan jalan satu arah (*oneway*). Namun dari beberapa kebijakan rekayasa lalu lintas belum berhasil mengatasi



konflik lalu lintas yaitu kemacetan, dikarenakan banyak masyarakat yang tidak mengetahui mengenai perubahan aturan yang dikarenakan rekayasa lalu lintas. Sejumlah jalan yang rawan selalu menjadi langganan macet di Pekanbaru itu, di antaranya Jalan Sudirman, Soebrantas, Tuanku Tambusai, dan Soekarno- Hatta. Tak hanya di jalan-jalan utama, kemacetan juga terjadi di jalan-jalan tingkat II seperti Jalan Durian dan Jalan Suka Karya.

Pada tahun 2025 Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Pekanbaru mengambil langkah dengan menguji coba penerapan Sistem satu arah (One Way) pada Ruas Jalan Mustika di Kecamatan Pekanbaru Kota, Adapun One Way yang diberlakukan pada Jalan Mustika yaitu dari arah Jalan Hangtuh menuju Jalan Kartini. Sementara dari arah Jalan Kartini ke Hangtuh melalui Jalan Mustika, menjadi di tidak boleh dilalui lagi. Aturan ini berlaku mulai hari Senin sampai Jumat, dari setiap pukul 06.00 WIB-18.00 WIB. Tetapi, di hari Minggu, jalan ini dibuka dua arah karena ada kegiatan ibadah, dan akhir pekan memang lebih sepi. Hal ini dilakukan sebagai upaya mengatasi kemacetan yang sering terjadi di wilayah tersebut. (Tuti Fitri, 2024).

Masalah lainnya juga ada pada tahun 2021 yaitu pada Ruas Jalan S Parman yang berada tepat di samping Kantor Polda Riau, kini diberlakukan satu arah (One Way). Ruas jalan ini diberlakukan satu arah dari Jalan Pattimura hingga Jalan Ronggowarsito. Dalam hal ini juga hanya diterapkan pada pukul 06.00-18.00 WIB. 6 Kendaraan yang ingin menuju Partimlura melalui S Parman dari persimpangan Ronggowarsito tidak dapat melalui jalur tersebut lagi. Sementara itu, Jalan Pattimura tetap berjalan seperti biasa dan Jalan Ronggowarsito dari arah timur-barat dan barat-timur juga tidak mengalami perubahan. Demikian pula dengan Jalan WR Supratman yang memisahkan antara Kantor Polda Riau, yang tetap beroperasi normal. (Tobari, 2021).

Kemudian pada tahun 2025 tepatnya pada tanggal 9 Mei Dinas Perhubungan memutuskan untuk menutup Permalan dua titik putar balik ( *U-Turn* ) diruas Jalan Tuanku Tambusai, Kota Pekanbaru tepatnya pada depan Pasar Cik Puan dan Hotel Royal Asnof. Penutupan ini dimulai dari pukul 16.00 WIB, Keputusan untuk menjadikan rekayasa lalu lintas sebagai kebijakan permanen tidak diambil secara sembarangan. Langkah ini merupakan hasil dari evaluasi menyeluruh yang melibatkan berbagai instansi terkait, seperti Dinas Perhubungan, Kepolisian, dan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pelaksanaan ini dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai aspek teknis dan kondisi di lapangan, khususnya di kawasan yang memiliki tingkat kepadatan kendaraan cukup tinggi.

Kebijakan rekayasa lalu lintas tetap akan diterapkan di sejumlah titik- titik yang menjadi pusat kemacetan di Pekanbaru, hal ini akan menjadi evaluasi atas penerapan kebijakan rekayasa lalu lintas agar konflik lalu lintas dapat terurai. Penelitian ini bertujuan untuk menyusun kerangka konseptual yang akan menguraikan implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas yang tertuang pada Undang-Undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009. Namun efektifitas kebijakan ini harus dinilai melalui evaluasi dampak yang komprehensif evaluasi tersebut melibatkan pengumpulan dan analisis data mengenai perubahan waktu tempuh, tingkat kecelakaan serta dampak lingkungan akibat implementasi atas kebijakan rekayasa lalu lintas yang diharapkan sebagai solusi pada permasalahan lalu lintas terkhususnya di Pekanbaru

Kota Pekanbaru merupakan salah satu kota besar di Provinsi Riau yang memiliki tingkat kecelakaan lalu lintas yang cukup tinggi. Data dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru meningkat secara signifikan dalam beberapa tahun terakhir. Berikut merupakan data kecelakaan di kota Pekanbaru :



**Tabel 1.1 Data Kecelakaan Kota Pekanbaru Tahun 2019-2023**

NO	Tahun	Jumlah Laka	Korban			Kerugian Material
			MD	LB	LR	
1	2019	228	40	118	201	Rp 483,100,000
2	2020	191	53	82	171	Rp 539,100,000
3	2021	158	47	68	136	Rp 396,650,000
4	2022	180	59	46	152	Rp 113,850,000
5	2023	189	51	69	177	Rp 485,900,000
Jumlah		946	250	383	837	Rp 2,018,600,000

Sumber: Hasil Analisis Timl PKL Kota Pekanbaru

Faktor-faktor yang berkontribusi pada kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru bervariasi, tetapi kelalaian pengemudi adalah penyebab utama, menyumbang sekitar 40% dari kecelakaan. Kondisi jalan yang tidak baik dan cuaca yang tidak baik juga merupakan faktor yang signifikan, menyumbang sekitar 25% dan 15% dari total kecelakaan. Akibatnya, tindakan yang lebih efisien diperlukan untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru. Untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru, diperlukan rekayasa lalu lintas yang efektif. Diharapkan jumlah kecelakaan lalu lintas di Kota Pekanbaru akan berkurang dengan penerapan rekayasa lalu lintas yang efektif, ini akan meningkatkan keselamatan, efisiensi, dan kenyamanan bagi pengguna jalan.

## 2. METODE PENELITIAN

Metode penelitian merupakan suatu metode terstruktur dan sistematis untuk mengumpulkan, menganalisis, dan menginterpretasikan data dalam menjawab pertanyaan penelitian. Penelitian ini adalah jenis penelitian kualitatif yang menggunakan pendekatan deskriptif. Pendekatan ini menggunakan filsafat *postpositive* atau enterpretif untuk mempelajari kondisi objek ilmiah dengan peneliti sebagai alat utama dalam penelitian. Penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang didasarkan pada data bukan angka, mengumpulkan dan menganalisis data naratif. Tujuan utama penelitian kualitatif yaitu untuk mengumpulkan data dan informasi yang dapat diandalkan tentang masalah yang akan dibahas (Auerbach dan Silverstein dalam (Sugiyono, 2021)). Metode penelitian ini yaitu Data yang dikumpulkan melalui observasi cermat, wawancara tatap muka, dan kelompok fokus dalam penelitian kualitatif. Salah satu jenis penelitian kualitatif dimana para peneliti menjalankan analisis program, proses, aktivitas, dari satu orang atau lebih. Kasus ini bergantung pada waktu dan aktivitas, dan peneliti menjelaskannya dengan mengumpulkan data daam kerangka waktu yang berkelanjutan menggunakan berbagai metode. Creswell dalam (Sugiyono, 2021).

Lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Pekanbaru, peneliti melakukan pengambilan data di Kantor Dinas Perhubungan Jalan Abdul Rahman Hamid, Kompleks Perkantoran Pemerintah Kota Pekanbaru, Kecamatan Tenayan Raya, Kota Pekanbaru, Riau. Alasan penulis mengambil lokasi penelitian di Kantor Dinas Perhubungan karena dalam merancang dan melaksanakan kebijakan rekayasa lalu lintas ada pada bagian dari Dinas Perhubungan.

Dalam penelitian ini data primer diperoleh melalui wawancara bersama informan Febrino S.E, Bribda Arga Dwi Ruri, Hendra Pangestu dan Ahmad Ryadi. Teknik dalam pengumpulan data yaitu peneliti menggunakan teknik wawancara, observasi, dokumentasi dan analisis data.



### 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Standar dan Sasaran Kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan merupakan pedoman utama yang harus dirumuskan secara jelas, spesifik, dan terukur agar proses perencanaan hingga pelaksanaan kebijakan dapat berjalan secara optimal. Dalam konteks implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru, penetapan sasaran seperti pengurangan tingkat kemacetan, peningkatan keselamatan berlalu lintas, serta penataan arus kendaraan di kawasan padat menjadi dasar dari pelaksanaan kebijakan teknis di lapangan.

Perumusan standar kebijakan oleh Dishub Pekanbaru dilakukan secara terstruktur dan berbasis regulasi, dengan tetap memperhatikan aspek pelaksanaan teknis. Pendekatan ini mencerminkan profesionalisme birokrasi dalam menata lalu lintas kota, serta menunjukkan pentingnya integrasi antara kerangka regulasi dan operasional dalam mendukung tercapainya tujuan kebijakan transportasi di tingkat daerah. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menyusun kebijakan rekayasa lalu lintas dengan mengacu pada pedoman teknis Kementerian Perhubungan dan peraturan daerah, sebagai bentuk harmonisasi antara kebijakan nasional dan lokal. Untuk mendukung implementasi di lapangan, Dishub juga menetapkan Standar Operasional Prosedur (SOP) internal guna memastikan pelaksanaan berjalan sistematis, terukur, dan dapat dievaluasi sesuai kondisi di lapangan.

Kolaborasi antara Satlantas dan Dishub menjadi salah satu bentuk sinergi lintas sektor yang penting dalam manajemen lalu lintas kota. Masing-masing lembaga memiliki peran yang saling melengkapi: Dishub fokus pada perencanaan teknis dan penyusunan regulasi, sementara Satlantas lebih berfokus pada pengawasan, pengendalian, dan pelaksanaan teknis di lapangan.

Temuan di lapangan mengindikasikan bahwa masih terdapat celah dalam hal pelaksanaan dan penyebaran informasi di antara institusi-institusi terkait, yang pada akhirnya berdampak langsung pada pengguna jalan, khususnya pengemudi ojek *online*. Pengemudi ojek *online* memiliki waktu yang terbatas untuk mengantisipasi perubahan tersebut. Sebagai pengemudi yang mengandalkan aplikasi untuk mengatur perjalanan dan menemukan rute tercepat, mereka harus bisa beradaptasi dengan cepat terhadap perubahan-perubahan yang diterapkan di lapangan. Hal ini menimbulkan tantangan bagi pemerintah kota Pekanbaru dalam hal efektivitas komunikasi terkait perubahan rute atau pengaturan lalu lintas baru.

Kebijakan rekayasa lalu lintas yang diterapkan oleh pemerintah Pekanbaru memiliki dampak yang cukup besar terhadap pengemudi ojek online. Meskipun pengemudi ojek online memahami tujuan dari kebijakan tersebut, mereka menghadapi kesulitan dalam menyesuaikan diri dengan perubahan yang terjadi, terutama terkait dengan kurangnya informasi yang jelas dan tepat waktu mengenai perubahan-perubahan tersebut. Oleh karena itu, penting bagi pemerintah dan pihak terkait untuk meningkatkan sosialisasi dan komunikasi mengenai kebijakan rekayasa lalu lintas kepada pengemudi ojek online, agar mereka dapat beradaptasi dengan lebih baik dan tetap memberikan layanan yang optimal kepada konsumen.

Penyedia aplikasi ojek online juga memiliki peran penting dalam memperbaiki data rute secara cepat dan akurat, serta memastikan bahwa pengemudi mendapatkan informasi yang diperlukan secara real-time. Kerja sama yang lebih baik



antara pemerintah, penyedia aplikasi, dan pengemudi ojek online diperlukan untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan tertib di Kota Pekanbaru.

Dalam implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di kota Pekanbaru. Proses standar dan sasaran kebijakan rekayasa lalu lintas di Pekanbaru sebenarnya telah ditetapkan secara cukup jelas, seperti pemberlakuan sistem satu arah (one way) dan penutupan Uturn pada jalan-jalan tertentu. Namun, dalam pelaksanaannya, kebijakan ini belum seluruhnya dipahami atau ditaati oleh masyarakat. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara tujuan ideal dengan kondisi implementasi di lapangan. Dalam Pasal 5 dan Pasal 6 Perda Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017, ditegaskan bahwa setiap kebijakan lalu lintas harus disusun berdasarkan prinsip keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas, serta dilakukan melalui perencanaan teknis yang matang. Ketidaksesuaian antara perencanaan dan implementasi ini mencerminkan lemahnya pengawalan terhadap amanat perda tersebut.

## **B. Sumber Daya**

Sumber daya merupakan salah satu faktor krusial yang sangat memengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan publik. Sumber daya ini mencakup berbagai aspek, seperti dana, sarana dan prasarana, sumber daya manusia, informasi, serta waktu. Konsep ini sangat relevan jika dikaitkan dengan implemlentasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru.

Dalam kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru sering kali dilakukan sebagai respons terhadap kondisi lalu lintas yang padat, munculnya titik kemacetan baru, ataupun dalam rangka mendukung kelancaran kegiatan masyarakat pada waktu-waktu tertentu, seperti menjelang hari besar keagamaan. Dalam proses implementasinya, terlihat jelas bahwa ketersediaan dan pengelolaan sumberdaya mlenjadi kunci utama efektivitas kebijakan tersebut.

Kota Pekanbaru belum sepenuhnya mengadopsi sistem manajemen lalu lintas berbasis digital yang terintegrasi. Misalnya, belum tersedia dashboard monitoring yang mampu menampilkan data lalu lintas secara real-time secara terpusat, serta sistem peringatan dini yang dapat mendeteksi dan merespons potensi kemlacetan sebelum mencapai kondisi kritis. Keterbatasan ini menyebabkan proses pengambilan keputusan di lapangan masih sangat bergantung pada pengamatan manual dan keputusan , yang tentu tidak selalu akurat dan bisa menyebabkan keterlambatan dalam penanganan situasi lalu lintas.

Dari sisi pemanfaatan teknologi, meskipun sistem CCTV sudah digunakan, belum adanya sistem komando dan kontrol terpusat berbasis digital yang mengintegrasikan data dari berbagai sumber juga menjadi tantangan. Seharusnya, pemantauan melalui CCTV dapat diolah dan dikompilasi dalam satu dashboard manajemen lalu lintas terintegrasi, yang memungkinkan pengambilan keputusan secara cepat, akurat, dan terkoordinasi lintas instansi.

Ketidaktahuan rambu dan marka jalan yang berimplikasi langsung terhadap kenyamanan dan keselamatan para pengguna jalan. Tanpa petunjuk arah yang memadai, pengendara baik roda dua maupun roda empat akan kesulitan dalam menentukan rute yang benar, terutama mereka yang belum mengenal lingkungan tersebut. Ketika marka jalan tidak terlihat jelas atau bahkan hilang sama sekali karena tidak dirawat, pengemudi bisa kehilangan orientasi, tidak tahu di mana harus berhenti, menyalip, atau berpindah jalur dengan aman. Hal ini tentu meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan



atau pelanggaran lalu lintas yang sebetulnya dapat dicegah dengan penyediaan informasi visual yang tepat. Beberapa rambu lalu lintas yang ada pun sering kali sudah usang, tidak terlihat karena tertutup pepohonan, atau bahkan terpasang secara tidak konsisten. Marka jalan pun kadang cepat memudar karena kualitas cat yang rendah dan tidak pernah diperbarui. Sehingga banyak pengendara yang terpaksa mengandalkan aplikasi peta digital seperti Google Maps atau Waze untuk mencari arah atau rute alternatif. Namun, aplikasi ini pun tidak selalu akurat atau terkini. Sering kali data di dalamnya belum diperbarui sesuai dengan kondisi terbaru di lapangan, sehingga justru bisa menyesatkan atau memperlambat perjalanan.

Sumber daya, baik sumber daya manusia (SDML), anggaran, maupun infrastruktur penunjang seperti rambu lalu lintas, marka jalan, dan fasilitas pengawasan elektronik (CCTV) masih belum memadai. Kondisi ini menjadi salah satu faktor utama yang menghambat keberhasilan kebijakan rekayasa lalu lintas. Padahal, Pasal 19 Perda No. 10 Tahun 73 2017 mewajibkan pemerintah daerah untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi jalan secara terpadu dan berkelanjutan. Keterbatasan sumber daya ini menjadi ironi tersendiri karena menyulitkan aparat dalam menjalankan fungsi pengawasan dan pengendalian lalu lintas sesuai ketentuan hukum.

### **C. Hubungan Antar Organisasi**

Komunikasi antar organisasi bukan hanya soal menyampaikan informasi secara satu arah, tetapi mencakup pertukaran pemikiran, dialog timbal balik, serta pemahaman yang sama terhadap arah dan isi kebijakan. Tanpa komunikasi yang terbuka dan konsisten, sangat mungkin terjadi kesalahpahaman dalam penafsiran kebijakan, yang pada akhirnya dapat menyebabkan pelaksanaan yang tidak sesuai dengan maksud awal perumusan kebijakan tersebut.

Koordinasi antar instansi dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas di Kota Pekanbaru dilakukan secara rutin dan terstruktur guna memastikan kelancaran dan keselamatan berlalu lintas di wilayah tersebut. Koordinasi ini tidak bersifat insidental atau hanya dilakukan saat terjadi masalah, melainkan telah menjadi bagian dari rutinitas kerja yang terjadwal dan berkesinambungan. Salah satu bentuk koordinasi tersebut adalah melalui forum-forum resmi, seperti Forum Lalu Lintas, di luar forum resmi, komunikasi juga dilakukan secara intensif setiap hari di lapangan, khususnya antara para petugas operasional yang bersinggungan langsung dengan dinamika lalu lintas harian. Komunikasi ini bersifat teknis dan taktis, yang memungkinkan adanya penyesuaian cepat terhadap situasi aktual, seperti kemacetan, kecelakaan, ataupun kondisi jalan yang berubah akibat proyek pembangunan.

Salah satu bentuk nyata dari koordinasi yang berjalan dengan baik yaitu adanya perencanaan bersama, di mana masing-masing instansi duduk bersama untuk menyusun strategi dan langkah-langkah penanganan lalu lintas, baik untuk jangka pendek maupun jangka panjang. Dalam proses ini, mereka tidak hanya membahas rencana kerja, tetapi juga saling bertukar informasi mengenai kondisi lalu lintas harian, titik-titik kemacetan, potensi gangguan, serta kegiatan atau proyek pembangunan yang akan berdampak terhadap arus kendaraan. Proses berbagi informasi ini sangat penting untuk memastikan bahwa seluruh pihak memiliki pemahaman yang sama dan dapat bertindak secara terpadu.

Selain itu, pengalaman para pengemudi roda dua di Pekanbaru menunjukkan bahwa mereka bukan sekadar pelaku lapangan, tetapi juga saksi langsung terhadap



bagaimana koordinasi antarinstansi berperan dalam pengelolaan lalu lintas kota. Meskipun mereka pernah terlibat dalam forum-forum dialog yang diselenggarakan oleh komunitas atau pihak ketiga, pertemuan tersebut belum dilakukan secara rutin dan terstruktur. Dalam forum-forum itu, pengemudi kerap menyuarkan keluhan seputar keterbatasan titik penjemputan, larangan masuk ke sejumlah ruas jalan tanpa sosialisasi yang jelas, serta kurangnya fasilitas pendukung seperti zona tunggu yang aman dan nyaman.

Masalah-masalah tersebut menunjukkan bahwa pengelolaan lalu lintas tidak bisa hanya ditangani oleh satu lembaga secara terpisah. Baik Dishub, Satlantas, maupun komunitas pengemudi, semuanya memiliki peran penting yang saling terkait dan tidak dapat dipisahkan. Diperlukan kolaborasi yang terstruktur, berkelanjutan, dan saling terbuka, di mana tidak hanya pemerintah yang mengatur dan menegakkan aturan, tetapi juga aplikator dan pengemudi diberikan ruang untuk berkontribusi dalam proses perencanaan dan evaluasi kebijakan.

Informasi penting seperti pengalihan arus, penutupan jalan karena proyek infrastruktur, atau pelaksanaan agenda publik seperti Car Free Day (CFD), yang seharusnya disampaikan oleh pihak berwenang, justru lebih banyak diterima dari pihak aplikator. Aplikator memang memiliki sistem komunikasi internal yang cukup efisien melalui notifikasi aplikasi atau grup komunikasi mitra, namun aplikator bukanlah pembuat kebijakan, melainkan penyedia platform layanan. Situasi tersebut mencerminkan bahwa alur komunikasi vertikal dari instansi publik ke pelaku lapangan tidak berjalan optimal. Informasi sering kali berhenti di level institusional tanpa menjangkau aktor lapangan yang paling terdampak dan memiliki peran strategis dalam eksekusi kebijakan. Hal ini mengindikasikan adanya kesenjangan koordinasi yang berdampak langsung pada efektivitas implementasi kebijakan lalu lintas.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa proses hubungan antarorganisasi masih bersifat sektoral dan belum sinergis. Koordinasi antara Dinas Perhubungan, Satuan Lalu Lintas (Polantas), serta Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) belum berjalan secara terpadu. Dalam praktiknya, pelaksanaan rekayasa lalu lintas sering kali tidak dibarengi dengan sosialisasi terpadu maupun evaluasi lintas instansi. Padahal, Pasal 26 dan 27 dalam Perda No. 10 Tahun 2017 mengatur pentingnya kolaborasi antarinstansi pemerintah dan nonpemerintah untuk mencapai integrasi sistem lalu lintas kota. Lemahnya koordinasi ini menyebabkan ketidakefisienan dalam distribusi informasi maupun respon terhadap dinamika di lapangan.

#### **D. Karakteristik Agen Pelaksana**

Dalam konteks implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru, karakteristik agen pelaksana mencerminkan sejauh mana sistem tata kelola mobilitas kota dijalankan dengan pendekatan yang adaptif, profesional, dan kolaboratif. Keberhasilan implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru sangat bergantung pada kualitas dan komitmen para pelaksana di lapangan. Dalam hal ini, petugas dari Dinas Perhubungan serta aparat kepolisian lalu lintas bukan hanya sekadar menjalankan perintah administratif atau memenuhi kewajiban kerja semata. Lebih dari itu, mereka menjadi aktor penting yang berada di garis terdepan dalam mengelola arus lalu lintas, menertibkan pengguna jalan, serta memastikan bahwa kebijakan yang telah dirumuskan oleh pemerintah benar-benar dapat diterapkan secara nyata dan berdampak langsung bagi masyarakat.



Berdasarkan data diperoleh dari petugas bahwa petugas memiliki komitmen tinggi tidak hanya memperkuat implementasi kebijakan secara teknis, tetapi juga menjadi indikator bahwa reformasi birokrasi dan pelayanan publik di sektor transportasi sudah berjalan ke arah yang lebih baik. Dalam jangka panjang, hal ini turut membangun kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah daerah, serta menciptakan budaya berlalu lintas yang lebih disiplin dan tertib di Kota Pekanbaru.

Namun berbanding terbalik dengan apa yang terjadi di lapangan, perlakuan petugas di lapangan mencerminkan adanya kelemahan dalam karakter tersebut, baik karena kurangnya pelatihan, lemahnya pengawasan, atau mungkin karena tidak adanya pemahaman yang mendalam tentang pentingnya perlakuan yang setara terhadap semua kelompok masyarakat.

Penting untuk dicatat bahwa masyarakat, seperti pengemudi ojek online yang menyampaikan keluhannya, bukan hanya sekadar objek dari kebijakan, melainkan juga mitra dalam pelaksanaan kebijakan. Ketika mereka merasakan bahwa perlakuan dari petugas tidak adil, maka partisipasi mereka dalam mendukung kebijakan juga akan menurun. Hal ini membuktikan bahwa relasi antara petugas dan masyarakat adalah relasi kepercayaan, yang hanya bisa dibangun melalui tindakan yang adil, terbuka, dan profesional.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik pelaksana kebijakan di Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sebenarnya mencerminkan adanya komitmen untuk menjalankan kebijakan rekayasa lalu lintas. Namun, keterbatasan jumlah personel dan kemampuan teknis menjadi hambatan serius. Pelaksana di lapangan sering kali tidak mampu mengendalikan kepadatan kendaraan pada jam-jam sibuk, terutama di ruas-ruas strategis kota. P adahal, Pasal 24 Perda No. 10 Tahun 2017 secara tegas menyatakan bahwa instansi teknis memiliki tanggung jawab untuk melaksanakan pengendalian dan pengawasan lalu lintas secara profesional dan proporsional. Kurangnya pelatihan dan fasilitas kerja berdampak pada rendahnya efektivitas implementasi di lapangan.

Oleh karena itu, dalam rangka meningkatkan keberhasilan implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru, diperlukan evaluasi menyeluruh terhadap kualitas agen pelaksana. Hal ini dapat diwujudkan melalui pelatihan etika pelayanan publik, pembinaan karakter profesional, dan penguatan pengawasan internal terhadap sikap serta pola kerja petugas di lapangan. Yang tidak kalah penting, instansi pelaksana juga perlu membuka ruang bagi umpan balik dari masyarakat, agar petugas tidak bekerja dalam ruang tertutup tanpa koreksi, banyak pengemudi merasa terdampak secara langsung karena harus menempuh jarak yang lebih jauh, memutar arah, atau bahkan kesulitan menjangkau penumpang dalam waktu yang efisien.

Namun demikian, seiring berjalannya waktu, muncul kemampuan adaptasi dari para pelaku transportasi di lapangan. Adaptasi ini ditunjukkan dengan pemanfaatan teknologi, seperti aplikasi navigasi dan pemetaan digital, yang membantu mereka mencari rute alternatif untuk tetap dapat menjalankan tugasnya secara optimal. Hal ini mencerminkan bahwa meskipun kebijakan lalu lintas baru dapat memicu resistensi pada awalnya, dalam jangka panjang para pelaku di lapangan cenderung mampu menyesuaikan diri, terutama jika mereka memiliki akses terhadap informasi dan teknologi yang memadai.



## **E. Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi**

Kondisi sosial merujuk pada keadaan interaksi sosial masyarakat, termasuk solidaritas dan partisipasi. Kondisi sosial masyarakat Kota Pekanbaru berperan penting dalam proses implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas. Sebagai kota berkembang, Pekanbaru menghadapi tantangan urbanisasi, pertumbuhan kendaraan bermotor yang pesat, dan meningkatnya kepadatan penduduk, khususnya di pusat kota. Hal ini membentuk dinamika sosial yang kompleks dan memengaruhi penerimaan serta efektivitas kebijakan publik, termasuk kebijakan rekayasa lalu lintas.

Implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas pada tahap awal sering kali menimbulkan kebingungan dan tantangan tersendiri bagi para pengguna jalan, khususnya bagi mereka yang aktivitas kerjanya bergantung pada kelancaran mobilitas, seperti pengemudi ojek dan taksi online. Kebingungan ini umumnya terjadi akibat perubahan mendadak terhadap pola lalu lintas yang sudah biasa mereka alami sebelumnya, tanpa disertai pemahaman menyeluruh mengenai sistem baru yang diberlakukan. Hal ini terutama dirasakan ketika kebijakan baru seperti sistem satu arah, pembatasan kendaraan, atau pengalihan rute diterapkan.

Kondisi politik merupakan salah satu faktor penentu utama dalam keberhasilan implementasi kebijakan publik, termasuk kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru. Istilah ini mengacu pada situasi politik yang berkembang di suatu wilayah, mencakup stabilitas kepemimpinan, relasi antar lembaga pemerintahan, serta dukungan politik terhadap kebijakan yang dirancang. Dalam praktiknya, kebijakan teknis seperti rekayasa lalu lintas tidak dapat berdiri sendiri, melainkan sangat bergantung pada keputusan dan kehendak politik.

Di Pekanbaru, rekayasa lalu lintas telah menjadi kebutuhan mendesak untuk mengatasi kemacetan yang semakin parah, khususnya di pusat kota dan kawasan komersial. Namun, keberhasilan kebijakan ini tidak hanya ditentukan oleh kecanggihan teknis atau kapasitas petugas di lapangan, melainkan juga oleh seberapa kuat dukungan politik dari pemerintah daerah dan legislatif.

Sebagai contoh, ketika Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru berencana menerapkan kebijakan pembatasan kendaraan di kawasan pasar yang secara teknis bertujuan untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan keteraturan lalu lintas, mereka dihadapkan pada tantangan politik dari pihak legislatif. Beberapa anggota legislatif menyuarakan keberatan karena khawatir kebijakan tersebut dapat berdampak pada aktivitas ekonomi masyarakat sekitar pasar dan menurunkan pendapatan pedagang kecil. Sebagai wakil rakyat, mereka berkewajiban menyampaikan aspirasi masyarakat yang mereka wakili, meskipun hal itu berarti harus bertentangan dengan kebijakan pemerintah daerah.

Di Kota Pekanbaru, kondisi ekonomi masyarakat menjadi salah satu pertimbangan penting dalam implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas. Dalam implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru, terutama yang berkaitan dengan penerapan sistem satu arah atau penutupan jalan pada jam-jam tertentu, muncul dinamika sosial yang cukup signifikan, khususnya dari kalangan pelaku usaha kecil. Banyak di antara mereka yang terdampak secara langsung oleh perubahan arus lalu lintas yang membuat akses menuju tempat usaha menjadi lebih sulit dijangkau pelanggan. Kondisi ini menimbulkan keluhan yang cukup besar, karena bagi



pelaku usaha kecil, kemudahan akses merupakan faktor utama dalam keberlangsungan usaha.

Jika keluhan ini tidak dikelola dengan baik, maka resistensi masyarakat terhadap kebijakan dapat meningkat, yang pada akhirnya akan melemahkan legitimasi dan efektivitas kebijakan itu sendiri. Oleh karena itu, dalam perumusan maupun pelaksanaan rekayasa lalu lintas, pemerintah daerah perlu menyeimbangkan antara tujuan teknis pengurangan kemacetan dengan kepentingan ekonomi masyarakat. Upaya mitigasi, seperti pemberian sosialisasi yang jelas, penyediaan jalur alternatif yang memadai, atau penyesuaian waktu penerapan kebijakan, menjadi langkah strategis agar implementasi dapat diterima lebih baik oleh masyarakat sekaligus tetap mendukung aktivitas ekonomi lokal. Keberlangsungan bisnis para pelaku usaha kecil di Kota Pekanbaru sangat bergantung pada kemudahan akses konsumen. Sebagian pelaku usaha merasa bahwa kebijakan rekayasa lalu lintas, seperti penerapan jalur satu arah atau penutupan jalan pada jam-jam tertentu, telah menyebabkan penurunan jumlah pelanggan. Bahkan, ada yang mengalami penurunan pendapatan secara nyata akibat sulitnya konsumen menjangkau lokasi usaha mereka.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa kondisi sosial, politik, dan ekonomi turut memberikan pengaruh signifikan terhadap efektivitas implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas di Kota Pekanbaru. Rendahnya tingkat kesadaran hukum masyarakat, belum terbentuknya budaya disiplin berlalu lintas, serta minimnya edukasi publik menyebabkan kebijakan tersebut tidak memperoleh dukungan yang memadai dari para pengguna jalan. Kondisi ini jelas bertentangan dengan Pasal 3 dan Pasal 31 Perda No. 10 Tahun 2017, yang menekankan pentingnya peran serta masyarakat dalam mendukung penyelenggaraan lalu lintas serta perlunya penyuluhan dan pembinaan masyarakat secara berkelanjutan. Tanpa adanya dukungan publik yang kuat, kebijakan rekayasa lalu lintas akan kehilangan legitimasi sosial dan berpotensi menimbulkan resistensi di lapangan.

## **F. Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas Kota Pekanbaru:**

### **1. Kurangnya Kesadaran Pengguna Jalan Kota Pekanbaru**

Rendahnya kesadaran masyarakat sebagai pengguna jalan terhadap pentingnya tertib berlalu lintas merupakan salah satu penyebab utama dari kegagalan implementasi kebijakan ini. Kurangnya kesadaran ini tidak hanya tampak dalam bentuk pelanggaran aturan, tetapi juga dalam bentuk resistensi atau penolakan terhadap kebijakan yang diterapkan pemerintah.

Kurangnya disiplin masyarakat menjadi akar utama, dimana banyak pengguna jalan tidak mematuhi aturan lalu lintas karena merasa aturan tersebut tidak penting atau tidak akan ditegakkan. Minimnya kesadaran akan pentingnya keselamatan turut memperburuk situasi, menunjukkan bahwa pemahaman tentang risiko berlalu lintas belum tertanam kuat di kalangan masyarakat. Disisi lain, keterbatasan fasilitas pendukung seperti rambu, marka jalan, dan penerangan juga menjadi penghambat, karena tanpa infrastruktur yang memadai, pengguna jalan sulit diarahkan untuk tertib.

Rendahnya kesadaran pengguna jalan disebabkan oleh tiga faktor utama. Pertama, kurangnya disiplin masyarakat dalam mematuhi aturan lalu lintas, yang



terlihat dari masih seringnya terjadi pelanggaran di lapangan. Kedua, minimnya kesadaran akan pentingnya keselamatan, dimana banyak pengendara belum memiliki pemahaman bahwa keselamatan berlalu lintas adalah tanggung jawab bersama. Ketiga, keterbatasan fasilitas pendukung seperti rambu, marka jalan, dan penerangan juga menjadi penghambat karena infrastruktur yang tidak memadai menyulitkan pengguna jalan untuk tertib. Oleh karena itu, dibutuhkan upaya terpadu dari pemerintah, aparat penegak hukum, dan masyarakat untuk meningkatkan kedisiplinan, memperluas edukasi keselamatan, serta memperbaiki infrastruktur jalan secara merata.

Banyak pengendara menganggap aturan lalu lintas tidak perlu dipatuhi jika jalanan terlihat sepi. Hal ini menunjukkan bahwa kepatuhan mereka bukan didasarkan pada kesadaran, melainkan pada keberadaan pengawasan. Rendahnya rasa takut terhadap sanksi hukum, akibat pengawasan yang tidak merata di semua titik jalan, membuat perilaku pelanggaran menjadi sesuatu yang dianggap wajar.

Pelanggaran lalu lintas di Kota Pekanbaru sering kali terjadi bukan semata-mata karena niat untuk melanggar, melainkan karena alasan-alasan yang bersifat situasional dan psikologis. Kebiasaan terburu-buru, anggapan bahwa jalan sepi aman untuk dilanggar, serta ketergantungan pada keberadaan petugas menunjukkan bahwa kepatuhan masyarakat terhadap aturan belum lahir dari kesadaran yang utuh.

Kesadaran berlalu lintas di kalangan pengendara mobil masih sangat memerlukan perhatian serius. Meskipun kendaraan roda empat memberikan tingkat keamanan fisik yang lebih tinggi dibandingkan kendaraan roda dua, hal ini 106 justru menciptakan rasa aman semu yang membuat sebagian pengemudi merasa bebas melanggar aturan tanpa mempertimbangkan risiko terhadap diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

## **2. Kurangnya Infrastruktur Jalan**

Kurangnya infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru menjadi salah satu penyebab utama tidak teraturnya lalu lintas dan meningkatnya risiko kecelakaan. Banyak jalan yang rusak, berlubang, atau tidak memiliki marka dan rambu yang memadai. Minimnya penerangan dan trotoar juga memperburuk kenyamanan dan keselamatan, terutama bagi pejalan kaki. Selain itu, drainase yang buruk sering menyebabkan genangan air saat hujan, mempercepat kerusakan jalan, dan menambah kemacetan. Kondisi ini menunjukkan bahwa infrastruktur jalan belum berkembang sejalan dengan pertumbuhan kendaraan dan aktivitas masyarakat.

Permasalahan infrastruktur jalan di Pekanbaru bukan hanya disebabkan oleh satu faktor, melainkan akumulasi dari lemahnya perencanaan jangka panjang, keterbatasan anggaran, buruknya koordinasi antar instansi, serta lambatnya proses administrasi pembangunan. Secara keseluruhan, kondisi infrastruktur jalan di beberapa wilayah, khususnya daerah pinggiran, masih jauh dari kata layak dan aman. Masih banyak ditemukan jalan berlubang, bergelombang, serta tambalan yang tidak rapi dan tidak bertahan lama. Hal ini menunjukkan bahwa proses perawatan dan perbaikan jalan belum dilakukan secara optimal dan merata.

Keterbatasan anggaran menjadi hambatan utama, karena tanpa dana yang mencukupi, banyak proyek perbaikan dan pembangunan jalan tidak bisa 107 dilaksanakan secara merata dan tepat waktu. Hal ini mengakibatkan banyak jalan yang dibiarkan rusak atau tidak berkembang sesuai kebutuhan masyarakat.



Situasi ini semakin diperparah saat musim hujan, karena lubang-lubang jalan tertutup genangan air dan sulit terlihat oleh pengendara. Risiko kecelakaan pun meningkat, terutama bagi pengendara roda dua yang lebih rentan terhadap kondisi jalan yang tidak rata. Selain itu, minimnya rambu lalu lintas di beberapa titik memperbesar potensi bahaya, karena pengendara tidak mendapat informasi atau peringatan terkait kondisi jalan di depannya.

Di sisi lain juga buruknya sistem drainase juga menjadi penyebab utama terjadinya genangan atau banjir di sejumlah titik saat hujan turun. Genangan ini 109 tidak hanya mempercepat kerusakan jalan, tetapi juga meningkatkan risiko kendaraan mogok dan memperparah kemacetan. Akumulasi dari berbagai persoalan tersebut berdampak langsung pada kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan, serta menurunkan efisiensi mobilitas masyarakat secara keseluruhan.

Selain itu, tumpang tindih kewenangan antara pemerintah kota, provinsi, dan pusat juga memperlambat proses pengambilan keputusan dan pelaksanaan proyek. Ketidakjelasan ini sering menimbulkan kebingungan dalam hal siapa yang bertanggung jawab terhadap perbaikan atau peningkatan jalan tertentu. Akibatnya, banyak proyek infrastruktur terbengkalai atau terlambat direalisasikan karena tidak adanya koordinasi yang baik antar instansi.

#### 4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian tentang Implementasi Kebijakan Rekayasa Lalu Lintas: Studi Kasus Sistem Satu Arah dan U-Turn di Kota Pekanbaru, serta data yang dikumpulkan dari responden melalui proses penelitian dan analisis di bab v, dapat disimpulkan bahwa:

1. Pelaksanaan kebijakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, seperti penerapan sistem satu arah dan penutupan putar balik (*Uturn*), pada dasarnya mampu memberikan dampak positif terhadap kelancaran arus lalu lintas dan menekan angka kecelakaan.
2. Faktor pendukung implementasi kebijakan terlihat dari adanya standar kebijakan, sumber daya manusia yang berkompeten, serta koordinasi dengan instansi terkait.
3. Hambatan utama dalam pelaksanaan kebijakan adalah rendahnya kesadaran masyarakat sebagai pengguna jalan, keterbatasan infrastruktur jalan yang belum memadai, serta masih adanya kendala koordinasi antar instansi.
4. Implementasi kebijakan ini sudah berjalan sesuai tujuan, tetapi belum sepenuhnya optimal karena masih ada aspek teknis maupun nonteknis yang perlu diperbaiki, terutama dalam hal kesadaran publik dan dukungan infrastruktur.

#### Saran

Untuk mendorong Implementasi kebijakan rekayasa lalu lintas: studi kasus sistem satu arah dan *u-turn* di Kota Pekanbaru lebih efektif, disarankan agar bagi Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dapat meningkatkan intensitas sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai pentingnya tertib berlalu lintas, memperbaiki serta menambah sarana dan prasarana jalan seperti rambu, marka, dan lampu lalu lintas, serta memperkuat koordinasi dengan instansi terkait, terutama pihak kepolisian, dalam hal pengawasan maupun penegakan aturan. Kemudian, bagi masyarakat Kota Pekanbaru diharapkan dapat meningkatkan kesadaran serta kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, karena keberhasilan kebijakan tidak.



## 5. DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Dwidjowijito. (2003). *Buku Kebijakan Publik formasi, implementasi dan evaluasi*. PT Elex Media Komputindo.
- Idrus, M. (2009). *Metode penelitian ilmu sosial : pendekatan kualitatif dan kuantitatif* (Y. S. Hayati (Ed.)). Erlangga
- Nugroho. (2007). *Analisis Kebijakan*. PT Elex Media Komputindo.
- Pramono, J. (2022). *Kajian Kebijakan Publik analisis implementasi dan evaluasinya di Indonesia*. UNISRI Press.
- Subarsono. (2005). *Buku Analisis Kebijakan Publik konsep, teoridan aplikasi*. PUSTAKA PELAJAR.
- Sudarta. (2022). *Implementasi Kebiakan Publik* (Vol. 16, Issue 1).
- Sugiyono. (2021). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kulitatif, dan R&D*. CV. Alfabeta.
- Sugiyono, P. D. (2013). *buku metode penelitin kuantitatif kulitatif dn R&D*. Penerbit Alfabeta.
- Udin B. Sore & Sobirin. (2017). *Kebijakan Publik*. CV Sah Media
- Wahab. (2021). *Analisis Kebijakan dari formulasi ke penyusunan model-model implementasi kebijakan publik*. PT Bumi Aksara.

### Jurnal

- Achmad Pahrul Rodji, I., Sihombing, S. M., & dan Fadhillah Zannathahaq. (2023). *Analisis Penerapan Sistem Satu Arah Terhadap Kemacetan LALU*. November, 16–17.
- Ananda Muhamad Tri Utama. (2022). *Implementasi Kebijakan Keamanan Dan Ketertibandi Desabarukecamatan Ibu Selatan Kabupatenhalmahera Barat*. 9(120), 356–363.
- Bayanillah, A., Yuianti, R., Putri, R. A., Publik, A., Ilmu, F., Politik, I., Sunan, U. I. N., & Djati, G. (2023). *Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Lalu Lintas Di Cibiru Kota Bandung*. 27(September 2022), 41–48.
- Damayanti, D., & Putra, L. R. (2023). *lalu lintas dalam Mengatasi Kemacetan ( Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang )* Jurusan Ilmu Administrasi Publik , Fakultas Ilmu Admiministrasi , Universitas Islam Malang , Jl . MT Haryono 193 Malang , 65144 , Indonesia Pendahuluan Tinjauan Pustaka. 17(6), 17–27.
- Della, R.H., Agustien.M., Tj. H. T. S. (2024). *keselamatan lalu lintas*.
- Dhewanty, SA, & Hidir, A. (2023). *Profil Brigade Mobil Putri Kota Pekanbaru*. *Jurnal Pendidikan Teknologi Informasi Ilmu Sosial dan Kesehatan* , 2 (2), 1605-1612.
- Dinas Perhubungan. (n.d.). *Disusun OLEH : Taruna / I Politeknik TR*.
- Ikhsan Fauzi Gunawan Putra. (2024). *Implementasi Kebijakan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) di Kabupaten Brebes*.
- Nadya Utami Putri. (n.d.). *Sistem penunjang keputusan untuk rekayasa lalu lintas berbasis optimasi titik henti angkotan kota (studi kasus jalan Ir.h.juanda,ciputat,tanggerang selatan)*.
- Pramono, J. (2022). *Kajian Kebijakan Publik analisis implementasi dan evaluasinya di indonesia*. UNISRI Press.
- Raden Heru. (n.d.). *Satu Arah di Jalan Mustika Diterapkan Saat Jam Tertentu*.



- Radio Republik Indonesia. <https://rri.co.id/daerah/585865/jalan-mustikapekanbaru-diberlakukan-sistem-one-way>
- Risna Rismiana Sari. (n.d.). *Pengaruh Pemberlakuan Rekayasa Lalu Lintas*.
- Setyawan, dodiet aditya. (2021). *Tahta Media Group v.penelitian*. Sofiyanti & Pramono. (2023). *Analisis Implementasi Kebijakan Penanggulangan Stunting Di Kabupaten Situbondo*. Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Dr. Soetomo Surabaya, 225.
- Susilo, B. H. (2019). *Rekayasa Lalu Lintas. Usahki*.
- Tobari. (2021). *Jaln S Parman Terapkan One Way*. Info Publik. <https://infopublik.id/kategori/nusantara/504048/jalan-s-parman-terapkanone-way?video=>
- Tuti Fitri. (2024). *Jalan Mustika Pekanbaru diberlakukan Sitem One Way*. Radio Republik Indonesia. <https://rri.co.id/daerah/585865/jalan-mustikapekanbaru-diberlakukan-sistem-one-way>
- Yovanda, I., & Hidir, A. (2022). Pilihan Hidup Pasukan Kuning Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (Pupr) Kota Pekanbaru. *Jurnal Cakrawala Ilmiah*, 1(6), 1295-1306.