

Pekanbaru City Transportation Department's Policy in Overcoming Traffic Congestion in Pekanbaru City

Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Pekanbaru

Azzahra Marsanda¹ Ratna Dewi^{*2}

^{1,2}Program Studi Administrasi Negara, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau

*Corresponding author's e-mail: ratna.dewi@uin-suska.ac.id

Abstract

Traffic congestion in Pekanbaru City has become a serious problem along with the growth in the number of vehicles and low awareness of road users. This study aims to analyze the policy of the Pekanbaru City Transportation Agency in overcoming congestion, by emphasizing three main indicators: legitimate government authority in formulating public policies, general policies for the benefit of the community, and the role of the government in ensuring that policies can be implemented effectively. The method used is a descriptive qualitative approach with observation, documentation, and interview techniques. The results of the study indicate that the Transportation Agency's policy has reflected the three indicators, although it still faces obstacles such as limited personnel and coordination between institutions. Therefore, strengthening institutions and increasing public awareness are important factors in realizing smooth traffic in Pekanbaru City.

Keywords: Congestion, Transportation Agency, Public Policy, Pekanbaru City, Institutional Model.

Abstrak

Kemacetan lalu lintas di Kota Pekanbaru menjadi permasalahan serius seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan dan rendahnya kesadaran pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi kemacetan, dengan menitikberatkan pada tiga indikator utama: otoritas pemerintahan yang sah dalam merumuskan kebijakan publik, kebijakan yang bersifat umum untuk kepentingan masyarakat, serta peran pemerintah dalam memastikan kebijakan dapat dijalankan secara efektif. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik observasi, dokumentasi, dan wawancara. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan Dinas Perhubungan telah mencerminkan ketiga indikator tersebut, meskipun masih menghadapi kendala seperti keterbatasan personel dan koordinasi antarlembaga. Oleh karena itu, penguatan kelembagaan dan peningkatan kesadaran publik menjadi faktor penting dalam mewujudkan kelancaran lalu lintas di Kota Pekanbaru.

Kata Kunci: Kemacetan, Dinas Perhubungan, Kebijakan Publik, Kota Pekanbaru, Model Kelembagaan.

PENDAHULUAN

Kota Pekanbaru adalah Ibukota dan kota terbesar di Provinsi Riau. Kota yang menjadi pusat ekonomi terbesar di pulau sumatera dan termasuk salah satu kota tingkat pertumbuhan, migrasi, dan urbanisasi yang tinggi. Dengan jumlah besar dan tingginya tingkat mobilitas penduduk dapat menimbulkan tantangan yang signifikan bagi kota ini, terutama dalam mengelola kemacetan lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas merupakan kondisi saat jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan, menyebabkan laju kendaraan melambat bahkan terhenti. Situasi ini sering terjadi di kawasan perkotaan, terutama pada jam sibuk seperti saat masyarakat

berangkat dan pulang kerja atau sekolah. Selain meningkatnya jumlah kendaraan, kemacetan juga diperburuk oleh sistem pengaturan lalu lintas yang kurang efektif, seperti pengelolaan persimpangan yang tidak sesuai dengan volume kendaraan. Akibatnya, sering muncul antrean panjang yang dapat memicu pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Faktor lalu lintas meliputi volume kendaraan, kecepatan, serta variasi jenis kendaraan yang melintas. Semakin padat arus lalu lintas, semakin tinggi kecepatan dan semakin beragam jenis kendaraan di jalan, maka risiko kecelakaan juga meningkat (Ruktiningsih, 2017). Untuk mengurangi risiko kecelakaan, diperlukan intervensi yang ditargetkan pada faktor-faktor penyebab (Djaja, 2016). Data titik rawan kemacetan lalu lintas di kota pekanbaru, yaitu sebagai berikut:

Tabel 1. Data Titik Rawan Kemacetan Lalu Lintas di Kota Pekanbaru

No	Lokasi Jalan	Ruas Jalan
1.	Jl. Sudirman	U – Turn Depan Honda Arista U – Turn Hotel Premiere U – Turn Purna MTQ U – Turn Jembatan Sungai Siak Depan Gramedia U – Turn Depan MP
2.	Jl. Tuanku Tambusai	U – Turn Depan Mesjid Raudhatul Jannah U – Turn Depan Haluan Riau
3.	Jl. Soekarno Hatta	Simpang SKA Depan Hotel Swiss Bell
4.	Jl. Riau	Sepanjang Jalan Riau
5.	Jl. Jend A. Yani	Persimpangan Gerbang Sukajadi Depan Santa Maria
6.	Jl. SM Yamin	Persimpangan Tabek Gadang
7.	Jl. Arifin Ahmad	Simpang Arifin
8.	Jl. Soebrantas	Flayover Pasar Pagi Arengka
9.	Jl. Kharuddin Nasution	U – Turn Jalan Kharuddin
10.	Jl. Pasir Putih	Sepanjang Jalan Pasir Putih
11.	Jl. Garuda Sakti	Persimpangan Melati

Sumber: Dishub Kota Pekanbaru, 2025

Berdasarkan data pada Tabel 1 terdapat sejumlah titik rawan kemacetan di ruas jalan utama Kota Pekanbaru, seperti u-turn, simpang jalan, dan kawasan padat lalu lintas. Titik utama meliputi Jl. Sudirman, Jl. Tuanku Tambusai dan Jl. Soekarno Hatta. Kemacetan dipicu oleh tingginya volume kendaraan, desain jalan yang kurang optimal, serta kepadatan aktivitas pada waktu tertentu.

Meskipun sudah terdapat regulasi yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan, seperti yang tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, tantangan di lapangan masih cukup kompleks. Upaya pengendalian kemacetan memerlukan sinergi antara kebijakan pemerintah daerah, kinerja aparat pengawas, serta partisipasi aktif masyarakat.

Kemacetan lalu lintas adalah permasalahan yang sering terjadi di kawasan perkotaan dan membutuhkan penanganan yang cepat serta berkelanjutan. Sebagai

salah satu tantangan utama dalam pengelolaan transportasi di daerah urban, kemacetan dapat berdampak pada berbagai aspek, seperti efisien waktu, peningkatan konsumsi bahan bakar, serta kualitas udara akibat polusi dari kendaraan bermotor (Ekawati, 2014). Kemacetan adalah keadaan dimana terjadi kepadatan kendaraan di jalan yang mengakibatkan terganggunya kelancaran lalu lintas (Haryono, H. 2019). Tanpa lalu lintas teratur, akan sulit bagi kita untuk berpergian ke tempat kerja atau melakukan aktivitas yang bergantung pada penggunaan jalan raya (Enggarsasi, 2017). Ruang lalu lintas jalan sendiri merujuk pada infrastruktur yang disediakan untuk pergerakan kendaraan, orang atau barang, termasuk jalan serta berbagai fasilitas pendukungnya (Harahap, 2023).

Adapun upaya yang dilakukan oleh pemerintah dengan berbagai langkah untuk mengatasi kemacetan, salah satunya melalui penertiban peraturan perundang-undangan. Beberapa diantaranya adalah Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 96 Tahun 2015 Mengenai Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas, Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, (Loe, 2021).

Penting untuk mengevaluasi sejauh mana kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, khususnya dalam hal pengelolaan lalu lintas, telah diterapkan secara efektif dan adil. Evaluasi ini mencakup analisis terhadap ketersediaan sarana prasarana, penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, serta pendekatan sosialisasi untuk meningkatkan kesadaran dan kedisiplinan masyarakat pengguna jalan.

Aturan ini juga mencakup pengelolaan parkir, seperti parkir sementara di badan jalan (on-street parking), dan penggunaan trotoar yang seharusnya diperuntukkan bagi pejalan kaki. (Andry, 2023). Tetapi di Jalan HR. Soebrantas, trotoar sering disalahgunakan oleh pedagang kaki lima, sehingga mengganggu pejalan kaki. Selain itu, pembatasan kendaraan berat di area perkotaan dan kewajiban angkutan umum memiliki izin trayek juga belum berjalan maksimal, sehingga diperlukan upaya lebih serius untuk mendukung pelaksanaan aturan ini agar hasilnya sesuai harapan (Christian, 2018).

Keberadaan kendaraan yang parkir dibahu jalan semakin memperburuk kemacetan, karena mengurangi ruang yang tersedia untuk arus lalu lintas. Hal ini membuat kendaraan yang seharusnya dapat melaju lancar menjadi terhambat, dan kendaraan lain harus antri untuk melewati area tersebut. Tak hanya itu, Masalah ini semakin kompleks dengan keberadaan "Pak Ogah" yang seringkali turut mengambil peran dalam pengaturan parkir di tempat-tempat tertentu. Menurut Suhardyanto (dalam asmara adhi, 2022). Pak Ogah merupakan sebutan masyarakat terhadap seseorang atau sekelompok orang di luar institusi negara yang mengatur jalan raya dan mendapat imbalan secara langsung dari pengguna kendaraan, tujuan dari "pak ogah" ini ialah hanya untuk mendapatkan nafkah kehidupan atau berlatarkan motif ekonomi semata.

Peran yang mereka lakukan sering kali tidak sesuai dengan aturan lalu lintas yang ada. Pak Ogah biasanya hadir di titik-titik kemacetan atau persimpangan yang

ramai, Hal ini dapat dilihat dari tabel mengenai data Data Tenaga Sukarela Pelintas Jalan (Pak Ogah) di kota pekanbaru, yaitu sebagai berikut:

Tabel 2. Data Tenaga Sukarela Pelintas Jalan (Pak Ogah)

No	Lokasi Jalan	Ruas Penertiban
1.	Jl. Jend Sudirman	U – turn depan Honda Arista
2.	Jl. Tuanku Tambusai	U – turn depan Mesjid Raudhatul Jannah U – turn depan Jalan Paus U – turn depan Jalan Manggis
3.	Jl. Arifin Ahmad	Persimpangan Arifin Ahmad
4.	Jl. HR. Soebrantas	U – turn depan Masjid Abu Dharda' U – turn Pesantren Babussalam U – turn depan Masjid Nurul Huda
5.	Jl. Soekarno Hatta	U – turn Kedaung U – turn Lotte Mart U – turn Eka Hospital
6.	Jl. Garuda Sakti	Persimpangan Melati

Sumber: Dishub Kota Pekanbaru, 2024

Berdasarkan Tabel 2 keberadaan tenaga sukarela pelintas jalan atau yang dikenal sebagai Pak Ogah umumnya ditemukan di area U-turn dan persimpangan rawan macet. Fenomena ini tidak terbatas pada satu lokasi saja, melainkan tersebar di berbagai titik dengan tingkat kepadatan kendaraan yang tinggi. Meskipun berperan sebagai pengatur lalu lintas informal, kehadiran mereka mencerminkan kurangnya pengelolaan lalu lintas yang terstruktur dan profesional. Di sisi lain, ketergantungan pengendara terhadap bantuan Pak Ogah menunjukkan lemahnya kehadiran aparat resmi di lapangan. Namun, meskipun niat mereka membantu, kehadiran Pak Ogah justru berpotensi menambah ketidakaturan dan membahayakan keselamatan di jalan.

Meskipun demikian, keberadaan kelompok tenaga sukarela pelintas jalan (Pak Ogah) di Kota Pekanbaru menimbulkan pro dan kontra di tengah masyarakat. Sebagian menganggap mereka membantu mengatur arus lalu lintas, sementara yang lain menilai kehadiran mereka justru memperparah kemacetan dan mengganggu kenyamanan pengendara. Selain itu, aktivitas mereka di tengah jalan juga membahayakan keselamatan diri sendiri. Oleh karena itu, Dinas Perhubungan perlu mengambil peran aktif dalam menangani fenomena ini. Realita di lapangan menunjukkan dua hal yang saling berkaitan: terbatasnya jumlah petugas resmi seperti polisi dan Dishub, serta kurangnya fasilitas pengatur lalu lintas seperti lampu merah, tidak sebanding dengan jumlah kendaraan dan titik kemacetan yang terus meningkat.

Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, maka dapat dirumuskan tujuan dari penelitian ini adalah bagaimana formulasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Pekanbaru.

METODE

Penelitian ini dilaksanakan di kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Jenis penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif.

penelitian kualitatif merupakan suatu proses investigasi yang bertujuan untuk memahami fenomena sosial serta berbagai permasalahan yang dihadapi oleh manusia (Waruwu, 2023). Bertujuan untuk menjelaskan fenomena dan kondisi yang terjadi di kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.

Jenis data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti melalui wawancara, observasi, dan kuesioner kepada pihak terkait seperti petugas Dinas Perhubungan, masyarakat pengguna jalan, dan pemangku kebijakan. Data sekunder adalah sumber data yang digunakan untuk mendukung tujuan penelitian ini meliputi buku, studi sebelumnya, dokumentasi, serta peraturan perundang-undangan yang memiliki relevansi dengan masalah yang diteliti.

Dalam menentukan informan penelitian dalam penelitian ini, peneliti menggunakan model *purposive sampling*. Adapun informan penelitian yaitu Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Satlantas Polrestabes Kota Pekanbaru, dan Masyarakat pengguna jalan. Jumlah informan adalah sebanyak 5 informan.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi, wawancara dan dokumentasi. Teknik analisis datamenggunakan analisis data deskriptif kualitatif yaitu untuk mendeskripsikan, menjelaskan, serta menginterpretasikan sebuah fenomena dengan tujuan untuk menarik suatu kesimpulan. Untuk menganalisis permasalahan, peneliti akan menyusun g berdasarkan fakta-fakta yang ditemukan, kemudian menghubungkannya untuk membentuk argumen yang logis dan kuat. Proses pengolahan serta analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif melalui tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Pekanbaru

Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas Di Kota Pekanbaru dapat dilihat dari berbagai upaya yang dilakukan, seperti Penerapan Sistem Satu Arah (*One Way*), Mengoperasikan Angkutan *Freeder*, Pemasang Pembatas Jalan (*Water Barrie*), Pemasang *Traffic Light*, serta Operasi Penertiban Lalu Lintas.

Namun, angka kemacetan terus meningkat setiap tahunnya, seiring dengan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan yang ada. Selain itu, lemahnya penegakan aturan, masih maraknya parkir liar, dan kurangnya kesadaran masyarakat terhadap tertib lalu lintas turut menjadi faktor penyebab kemacetan yang belum terselesaikan secara optimal meskipun kebijakan telah diberlakukan.

Tujuan kebijakan publik adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara menyeluruh. Dalam kontes permasalahan kemacetan lalu lintas, kesejahteraan yang dimaksud mencakup terciptanya kelancaran mobilitas, efesiensi waktu perjalanan, peningkatan produktivitas masyarakat, serta berkurangnya dampak negatif seperti polusi udara. Oleh karena itu, kebijakan lalu lintas yang dirancang oleh pemerintah, khususnya oleh Dinas Perhubungan, tidak hanya bertujuann teknis tetapi juga

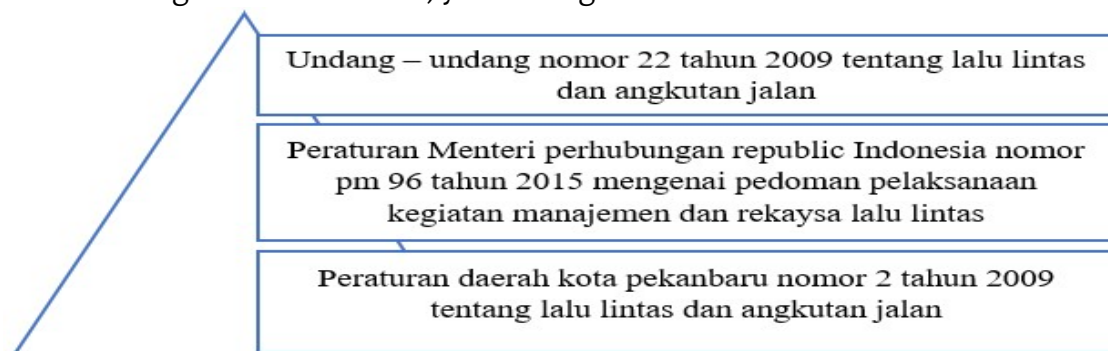
mencerminkan upaya untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat di wilayah perkotaan.

Maka dari itu, untuk mengukur bagaimana proses perumusan kebijakan dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Pekanbaru, penulis menggunakan pendekatan teori kelembagaan yang dikemukakan oleh Thomas R. Dye dalam buku Hermanu (2024) ada 3 indikator, yakni : otoritas pemerintahan yang sah dalam membuat kebijakan publik, kebijakan publik yang bersifat umum atau universal, serta peran pemerintahan dalam memaksakan kebijakan yang telah dibuat agar dapat dijalankan secara efektif. Salah satu model kebijakan yang digunakan dalam penelitian ini adalah model kelembagaan (Manganti, 2023).

Otoritas Pemerintahan Yang Sah Dalam Membuat Kebijakan Publik

Otoritas pemerintahan yang sah dalam membuat kebijakan publik adalah lembaga atau pejabat negara yang memiliki kewenangan secara hukum untuk merumuskan, menetapkan, dan melaksanakan kebijakan yang menyangkut kepentingan masyarakat luas. Dalam sistem pemerintahan Indonesia, kewenangan untuk membuat dan melaksanakan kebijakan publik hanya dimiliki oleh pemerintahan yang sah secara hukum sesuai dengan peraturan perundangundangan.

Dalam teori kelembagaan yang dikemukakan oleh Thomas R.Dye, ada empat sub indikator yaitu dasar hukum, proses pembuatan kebijakan yang sah, aktor yang terlibat, serta legitimasi. Dari sisi dasar hukum, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menjalankan kebijakan publik berdasarkan asas legalitas, yaitu segala bentuk tindakan pemerintah harus memiliki dasar hukum. Pembuatan kebijakan ini harus mengikuti prinsip legalitas dan merujuk pada hierarki. Hal ini dapat dilihat dari bagan hierarki mengenai dasar hukum, yaitu sebagai berikut:



Gambar 1. Hierarki Peraturan Perundang-Undangan

Sumber: data olahan, 2025

Dapat disimpulkan bahwasannya dengan berpedoman pada dasar hukum tersebut, kebijakan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki kekuatan hukum yang sah, serta memberikan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dari sisi proses pembuatan kebijakan, yang dimana menjalankan serangkaian tahapan yang telah diatur secara administratif dan normatif. Serta mengidentifikasi masalah kemacetan lalu lintas ini dengan cara menentukan lokasi rawan macet. Penentuan titik-titik tersebut dilakukan berdasarkan pengamatan langsung dan data

lapangan yang menunjukkan konsentrasi kemacetan tertinggi, terutama di persimpangan sibuk dan area U-Turn yang sering digunakan.

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti lakukan dengan Kepala Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) bapak, Febriano mengatakan, yakni;

Biasanya kami mulai dari tahapan identifikasi masalah melalui survei dan kumpul data di titik macet, lalu rapat lintas bidang cari solusi. Hasilnya diajukan ke Kepala Dinas, diteruskan ke Wali Kota lewat Satlantas Sebelum diterapkan, kami adakan kajian akademik dan uji publik untuk dapat masukan. (Sumber: hasil Wawancara, 19 Mei 2025).

Dari hasil wawancara diatas, bahwasannnya tahap awal untuk mengidentifikasi masalah kemacetan lalu lintas ini dengan cara menentukan lokasi rawan macet. Penentuan titik-titik tersebut dilakukan berdasarkan pengamatan langsung dan data lapangan yang menunjukkan konsentrasi kemacetan tertinggi, terutama di persimpangan sibuk dan area U-Turn yang sering digunakan.

Setelah data hasil survei terkumpul dan dianalisis, langkah selanjutnya adalah mengadakan rapat lintas bidang yang melibatkan berbagai instansi terkait seperti Dinas Perhubungan, Satlantas, serta perwakilan dari pemerintah daerah dan unsur masyarakat. Dalam rapat ini, berbagai pihak bersama-sama membahas dan mencari solusi yang paling efektif untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang telah teridentifikasi. Informasi tersebut, berdasarkan wawancara peneliti dengan kabit Manajemen

Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Bapak Febrino. Berikut kutipan wawancaranya:

Dalam rapat ini, kami akan melibatkan berbagai instansi terkait, tidak hanya dari internal pemerintah seperti Dinas Perhubungan dan Satlantas, tetapi juga dari pemerintah daerah lainnya serta unsur masyarakat yang perlu dilibatkan karena mereka merasakan langsung dampak kebijakan. Tujuannya untuk menyesuaikan hasil analisis survei dengan kebijakan dan kondisi di lapangan. (Sumber: Hasil Wawancara, 19 Mei 2025)

Solusi yang dihasilkan kemudian disusun dalam bentuk rekomendasi resmi yang diajukan kepada Kepala Dinas Perhubungan. Setelah mendapat persetujuan, rekomendasi tersebut diteruskan ke Wali Kota melalui koordinasi dengan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) untuk langkah kebijakan dan pelaksanaan di lapangan. Sebelum kebijakan tersebut diterapkan, dilakukan kajian akademik untuk memastikan bahwa solusi yang diambil berdasarkan data dan analisis yang valid, serta diadakan uji publik guna mengakomodasi masukan dari masyarakat agar kebijakan yang dijalankan dapat diterima dan berjalan efektif.

Dalam proses penyusunan dan pelaksanaan kebijakan lalu lintas, tidak hanya dishub melainkan juga koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dengan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polresta Pekanbaru. Kedua instansi ini memiliki peran yang saling melengkapi dalam menangani permasalahan kemacetan dan keselamatan lalu lintas di kota. Hal ini sebagaimana dijelaskan oleh pihak Satlantas Polresta Pekanbaru, yakni;

Koordinasi antara Satlantas dan Dishub sudah terjalin lama dan rutin melalui Forum Lalu Lintas. Kami bahas titik macet, rekayasa lalu lintas, hingga

pengalihan arus saat hari besar. Data kendaraan, populasi, dan pelanggaran juga dibagi bersama. Tujuan utamanya adalah mengurangi kemacetan dan menekan angka kecelakaan. (Sumber: Hasil Wawancara, 05 Juni 2025)

Kerja sama antara Satuan Lalu Lintas (Satlantas) dan Dinas Perhubungan (Dishub) telah berlangsung dalam jangka waktu yang panjang dan dilakukan secara berkala. Kolaborasi ini difasilitasi melalui suatu wadah resmi bernama Forum Lalu Lintas, yaitu forum koordinasi yang mempertemukan berbagai pihak terkait untuk membahas, merumuskan, dan mengevaluasi berbagai permasalahan serta solusi lalu lintas. Salah satu wujud nyata dari kolaborasi ini dapat dilihat pada gambar di bawah, yang menunjukkan aktivitas koordinasi antara Satlantas dan Dishub dalam Forum Lalu Lintas.

Kemacetan mulai muncul ketika arus lalu lintas mendekati kapasitas maksimum jalan. Kondisi ini semakin memburuk apabila jumlah kendaraan terus meningkat, menyebabkan jarak antar kendaraan menjadi sangat rapat dan pergerakan lalu lintas semakin terhambat (Herta Novianto, 2020).

Untuk mengatasi kemacetan di Kota Pekanbaru, Dishub dan Satlantas Poltabes Riau mengadakan pertemuan dengan Forum LLAJ. Pertemuan ini bertujuan mencari solusi untuk mengurangi kemacetan, terutama di titik-titik rawan seperti pusat kota dan area perdagangan. Dalam forum tersebut dibahas strategi seperti rekayasa lalu lintas, hingga pengalihan arus saat hari besar.

Dalam pelaksanaannya, pemerintah daerah berkomitmen untuk tetap menjaga aksesibilitas warga sekitar, seperti jalur menuju sekolah dan kawasan permukiman. Sebelum diberlakukan secara permanen, sistem one way ini akan melalui tahap uji coba dan evaluasi guna memastikan efektivitas serta kesiapan infrastruktur pendukung. Di samping itu, sosialisasi kepada masyarakat juga menjadi bagian penting agar pengguna jalan dapat beradaptasi dengan perubahan arus lalu lintas. Pemerintah juga menyiapkan evaluasi berkelanjutan untuk mengantisipasi dampak negatif seperti pemindahan titik kemacetan ke area lain. Kebijakan ini mencerminkan bentuk koordinasi yang baik antarinstansi dan menunjukkan responsivitas pemerintah dalam menata lalu lintas kota secara lebih efektif dan berkelanjutan.

Setelah melakukan proses pembuatan kebijakan Dinas Perhubungan dan Satlantas Kota Pekanbaru melakukan tahapan selanjutnya yakni tahap pemberitahuan dan pelaksanaan di lapangan. Pemberitahuan ini biasanya lewat spanduk, media sosial, dan radio lokal supaya warga tahu ada aturan baru. Tapi, masih ada juga warga yang merasa informasi yang disampaikan kurang maksimal oleh sebagian masyarakat. Mengenai hal tersebut, peneliti mewawancarai seorang pengendara motor, bernama Odi:

Saya sendiri belum pernah mendengar atau mengetahui secara langsung adanya forum resmi yang dibuat oleh Dinas Perhubungan maupun pihak kepolisian untuk melibatkan masyarakat dalam pembahasan kebijakan lalu lintas. Tapi kalau soal sistem satu arah dan pembatas jalan saya tahu, biasanya dari spanduk atau media sosial. Menurut saya, sebaiknya masyarakat lebih dilibatkan agar tidak bingung dengan perubahan yang ada. (Sumber: Hasil Wawancara, 25 Mei 2025)

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa proses pembuatan kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Pekanbaru dilakukan melalui tahapan yang terstruktur mulai dari (1) Identifikasi masalah berdasarkan survei dan data lapangan, (2) Pembahasan lintas instansi hingga menghasilkan rekomendasi yang diajukan kepada Kepala Dinas dan Wali Kota, (3) Koordinasi erat antara Dinas Perhubungan dan Satlantas Polresta Pekanbaru dilakukan melalui Forum Lalu Lintas untuk merumuskan solusi, seperti rekayasa lalu lintas dan pengalihan arus saat hari besar, (4) Penerapan sistem satu arah, (5) Pemasangan pembatas jalan, dilakukan setelah kajian akademik dan uji publik agar efektif dan diterima masyarakat, (6) Kerja sama antara pemerintah daerah, kepolisian, legislatif, dan pihak swasta juga menjadi kunci dalam penanganan kemacetan secara berkelanjutan dan terukur di Kota Pekanbaru.

Dari sisi aktor yang terlibat, dalam pengelolaan lalu lintas di Kota Pekanbaru, Dinas Perhubungan dan Satlantas Polresta Pekanbaru adalah aktor yang terlibat dengan memiliki peran yang saling melengkapi. Dinas Perhubungan bertugas mengatur lalu lintas, memasang rambu-rambu, serta membuat zona larangan parkir, selain itu juga berkolaborasi dengan Satlantas dalam penertiban keberadaan pak ogah. Sementara itu, Satlantas fokus pada penertiban langsung, penegakan hukum, serta pelaksanaan operasi gabungan bersama Dinas Perhubungan. Berdasarkan hal diatas dapat dilihat tabel 3, sebagai berikut:

Tabel 3. Pihak-Pihak yang Terlibat

No	Pihak Terlibat	Peran / Tugas Utama
1.	Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru	Mengatur lalu lintas, memasang rambu, membuat zona larangan parkir, dan melakukan penertiban pak ogah bersama Satlantas
2.	Satlantas Polresta Pekanbaru	Melakukan penertiban lalu lintas, penegakan hukum, dan operasi gabungan bersama Dishub

Sumber: Data Olahan, 2025

Dari sisi legitimasi, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru secara aktif melakukan sosialisasi sebelum kebijakan diterapkan. Sosialisasi ini dilakukan melalui berbagai media agar menjangkau seluruh lapisan masyarakat, serta melibatkan koordinasi dengan pihak kepolisian dan stakeholder terkait lainnya. Hal ini mencerminkan sejauh mana masyarakat dan pemangku kepentingan merasa bahwa kebijakan tersebut adil, transparansi dan sesuai dengan kebutuhan mereka. Hal ini didukung dari pernyataan pihak Dishub, yang mengatakan:

Kami paham bahwa keberhasilan kebijakan lalu lintas tidak hanya bergantung pada perencanaan teknis, tetapi juga pada penerimaan masyarakat. Oleh karena itu, sebelum menerapkan kebijakan, kami melakukan sosialisasi melalui berbagai media dan berkoordinasi dengan instansi terkait seperti kepolisian, dan stakeholder lainnya. (sumber: wawawancara, 5 mei 2025).

Berdasarkan hasil wawancara diatas, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru secara aktif melakukan sosialisasi sebelum kebijakan diterapkan. Sosialisasi ini dilakukan melalui berbagai media agar menjangkau seluruh lapisan masyarakat, serta melibatkan koordinasi dengan pihak kepolisian dan stakeholder terkait lainnya.

Untuk menilai legitimasi kebijakan, perlu dilihat sejauh mana masyarakat dilibatkan dalam proses perumusannya. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengaku menerapkan pendekatan partisipatif melalui diskusi publik, sosialisasi, dan survei. Tujuannya agar masyarakat merasa memiliki dan mendukung kebijakan tersebut. Berdasarkan hal tersebut, peneliti mewawancarai pengguna jalan bernama Akmal, yakni:

Kalau Dinas Perhubungan mengajak masyarakat untuk memberikan masukan, saya rasa itu bagus. Karena kebijakan yang dibuat bisa lebih realistis dan sesuai dengan kondisi di lapangan. Jadi saya lebih percaya dan mendukung. (Sumber: Hasil Wawancara, 25 Mei 2025).

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa legitimasi kebijakan lalu lintas di Kota Pekanbaru dinilai cukup kuat karena adanya upaya aktif dari Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam melibatkan masyarakat serta stakeholder terkait sebelum kebijakan diterapkan. Sosialisasi dilakukan melalui berbagai media, kunjungan langsung, hingga edukasi di sekolah-sekolah guna meningkatkan pemahaman dan partisipasi publik. Pendekatan ini bertujuan agar masyarakat tidak hanya mengetahui, tetapi juga menerima dan mendukung kebijakan yang dibuat. Kondisi ini menjadi sangat penting terutama saat menghadapi lonjakan kemacetan menjelang Lebaran, di mana sinergi antarinstansi dan dukungan masyarakat sangat dibutuhkan untuk menjaga kelancaran lalu lintas. Dukungan masyarakat, seperti yang diungkapkan oleh salah satu pengguna jalan, menunjukkan bahwa partisipasi publik dapat meningkatkan kepercayaan terhadap kebijakan dan mendorong kepatuhan di lapangan.

Kebijakan Publik Yang Bersifat Umum dan Universal

Kepentingan publik yang bersifat umum dan universal dalam kebijakan lalu lintas adalah bagaimana pemerintah berusaha menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib dan lancar untuk semua orang, tanpa membedakan latar belakang sosial, ekonomi atau kepentingan pribadi. Dalam teori kelembagaan yang dikemukakan oleh Thomas R.Dye, ada empat sub indikator yaitu kepentingan publik, cakupan, aksesibilitas, serta keadilan.

Dari sisi kepentingan publik, Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menerapkan beberapa kebijakan yang bersifat umum dan menyentuh kepentingan publik, seperti pengaturan waktu lalu lintas (*traffic light*), dan penertiban parkir liar.

Kepentingan publik bisa diartikan sebagai segala hal yang menyangkut kebutuhan dan manfaat bagi banyak orang atau masyarakat secara keseluruhan. Dalam konteks kebijakan lalu lintas, kepentingan publik berarti bagaimana kebijakan tersebut dibuat bukan untuk memenuhi keinginan kelompok atau individu tertentu saja, tetapi benar-benar ditujukan untuk menciptakan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran bagi semua pengguna jalan. Jadi, saat pemerintah mengatur lalu lintas, misalnya dengan menertibkan parkir liar atau mengatur ulang arus kendaraan, tujuannya adalah untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan kenyamanan bersama, bukan semata-mata untuk kepentingan satu pihak saja.

Mengenai hal tersebut, peneliti mewawancarai kepala bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRL), Bapak Febrino.

Kebijakan yang kami terapkan di Dinas Perhubungan, khususnya di bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, selalu mengacu pada prinsip bahwa kepentingan masyarakat luas harus menjadi prioritas. Kami menyadari bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di Pekanbaru sangat pesat, sementara ruang jalan tidak bertambah secara signifikan. Ini tentu menyebabkan peningkatan volume lalu lintas dan kemacetan, apalagi ditambah dengan parkir liar yang kerap mengganggu arus kendaraan. (Sumber: Hasil Wawancara, 29 Mei 2025)

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menerapkan beberapa kebijakan yang bersifat umum dan menyentuh kepentingan publik, seperti pengaturan waktu lalu lintas (*traffic light*), pengalihan arus pada titik-titik rawan macet, serta penempatan rambu dan marka jalan yang lebih informatif. Selain itu, kami juga bekerjasama dengan bidang lain dalam menertibkan parkir liar, termasuk melalui operasi gabungan dengan kepolisian dan pihak lainnya.

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Pekanbaru mengusulkan pemasangan lampu lalu lintas (*traffic light*) di dua titik jalan, yakni simpang Jalan Garuda Sakti–HR Soebrantas dan simpang Jalan Bambu Kuning – H.R. Soebrantas. Usulan ini disampaikan kepada Pemerintah Provinsi (Pemprov) Riau karena kedua titik tersebut dinilai rawan kemacetan dan belum dilengkapi dengan pengatur lalu lintas otomatis. Pemasangan *traffic light* ini diharapkan dapat membantu kelancaran arus kendaraan dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan.

Selain Pemasangan *traffic light* ini, Dishub Pekanbaru juga melakukan berbagai upaya lain untuk mengoptimalkan manajemen lalu lintas di kota, seperti penertiban lalu lintas. Penertiban ini dilakukan secara rutin dengan melibatkan personel di lapangan serta bekerja sama dengan pihak kepolisian guna menciptakan ketertiban dan kelancaran arus lalu lintas. Langkah ini diambil untuk mendukung terciptanya budaya berlalu lintas yang disiplin dan aman bagi seluruh pengguna jalan di Kota Pekanbaru.

Penertiban parkir liar di Jalan Teuku Umar dilakukan secara rutin oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT) Parkir. Kawasan ini dikenal sebagai salah satu titik rawan kemacetan, terutama di sekitar Pasar Mambo dan area belakang Mall Pekanbaru, yang sering dipadati kendaraan parkir sembarangan. Dalam kegiatan penertiban, petugas Dishub memberikan pengarahan langsung kepada juru parkir dan pengguna kendaraan agar memarkirkan kendaraannya di tempat yang telah ditentukan.

Dari sisi cakupan kebijakan lalu lintas di Kota Pekanbaru memang dirancang untuk menyeluruh, namun pelaksanaannya masih cenderung terfokus pada kawasan pusat kota atau *Central Business District* (CBD). Meskipun telah ada upaya perluasan ke wilayah padat lainnya seperti Panam, Garuda Sakti, dan kawasan pasar, masyarakat masih merasakan bahwa perhatian dan pengawasan di wilayah tersebut belum seintensif di pusat kota.

Dari sisi aksesibilitas, Konsep aksesibilitas di sini tidak hanya menyangkut kelancaran arus lalu lintas, tetapi juga keterjangkauan, kemudahan, dan keamanan bagi seluruh pengguna jalan, termasuk pejalan kaki, pengguna kendaraan pribadi,

serta pengguna transportasi umum. Salah satu kebijakan yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah penyediaan angkutan feeder sebagai upaya strategis untuk meningkatkan konektivitas dan mempermudah akses masyarakat menuju halte bus Trans Metro Pekanbaru.

Kemudian dari sisi keadilan, Hal ini mencakup pengaturan yang adil terhadap parkir, penertiban pedagang kaki lima, penertiban pedagang, hingga rekayasa lalu lintas yang tidak hanya menguntungkan kelompok tertentu seperti pemilik kendaraan pribadi, tetapi juga memperhatikan pejalan kaki dan pengguna transportasi umum. Namun demikian, masih terdapat sejumlah tantangan di lapangan, Oleh karena itu, koordinasi lintas instansi dan pendekatan yang lebih menyeluruh terhadap edukasi serta penegakan aturan perlu terus ditingkatkan agar prinsip keadilan dapat benar-benar dirasakan oleh seluruh pengguna jalan.

Peran Pemerintah dalam Memaksakan Kebijakan yang Telah Dibatasi agar Dapat Dijalankan Secara Efektif

Sistem pemerintahan yang demokratis, pemerintah memiliki peran yang sah (*legitimate*) dalam merumuskan dan menetapkan kebijakan publik untuk mengatur kehidupan masyarakat, termasuk di bidang transportasi dan lalu lintas. Sebagaimana perangkat daerah memiliki kewenangan teknis untuk merancang dan melaksanakan kebijakan yang bertujuan mengatasi persoalan lalu lintas, termasuk kemacetan. Dalam teori kelembagaan yang dikemukakan oleh Thomas R.Dye, ada empat sub indikator yaitu implementasi, penegakan hukum, pengawasan, serta sumber daya.

Implementasi. Implementasi kebijakan ini diharapkan dapat menghadapi berbagai tantangan nyata di lapangan, seperti pertumbuhan jumlah kendaraan yang signifikan dan maraknya parkir liar yang mengganggu kelancaran serta keselamatan pengguna jalan. Namun masih terdapat keluhan terkait ketidakmerataan penertiban dan fasilitas lalu lintas, serta keberadaan pelanggaran yang berulang.

Untuk memahami strategi yang diterapkan dalam pelaksanaan kebijakan ini, peneliti melakukan wawancara dengan Kepala Bidang MRLL, Bapak Febrino.

Kami terus berupaya agar kebijakan manajemen dan rekayasa lalu lintas berjalan efektif dengan rutin evaluasi titik kemacetan dan parkir liar, serta bekerja sama dengan Satlantas untuk penertiban terpadu. Strategi kami meliputi pengaturan arus satu arah, penambahan rambu, pelebaran jalan, dan perbaikan fasilitas seperti trotoar dan tempat parkir. Meski menghadapi keterbatasan personel dan fasilitas, kami berkomitmen meningkatkan koordinasi dan sosialisasi agar masyarakat disiplin berlalu lintas dan patuh aturan parkir. (Sumber: Hasil Wawancara, 19 Mei 2025).

Sementara itu disisi lain pihak satlantas, peran Kepolisian Satuan Lalu Lintas (Satlantas) berupaya memastikan bahwa aturan berlalu lintas dapat diterapkan dengan konsisten dan pengawasan dilakukan secara intensif agar seluruh pengguna jalan memperoleh kenyamanan dan keamanan.

Berdasarkan hasil wawancara, implementasi kebijakan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melalui Bidang MRLL dan Satlantas Polresta Pekanbaru telah menunjukkan adanya upaya serius dalam menghadapi permasalahan lalu lintas, seperti pertumbuhan kendaraan, dan parkir liar. Strategi

yang diterapkan mencakup evaluasi rutin titik rawan, rekayasa arus lalu lintas, serta penertiban terpadu bersama instansi terkait.

Namun demikian, efektivitas pelaksanaan kebijakan ini masih menghadapi tantangan di lapangan, terutama dalam hal keterbatasan personel, sarana pendukung, serta konsistensi pengawasan. Dari sisi masyarakat, meskipun mereka merasakan dampak positif dari kebijakan ini, masih terdapat keluhan terkait ketidakmerataan penertiban dan fasilitas lalu lintas, serta keberadaan pelanggaran yang berulang. Oleh karena itu, implementasi kebijakan lalu lintas perlu terus ditingkatkan melalui koordinasi lintas sektor yang lebih kuat dan pendekatan partisipatif yang melibatkan masyarakat agar tercipta sistem lalu lintas yang lebih adil, tertib, dan efektif di Kota Pekanbaru.

Penegakan Hukum. Dari sisi penegakan hukum merupakan pilar penting dalam menciptakan ketertiban dan keselamatan berkendara. Meskipun demikian, efektivitas penegakan hukum masih menghadapi tantangan, terutama rendahnya kesadaran masyarakat dan inkonsistensi penindakan. Oleh karena itu, penegakan hukum yang berkelanjutan, konsisten, dan didukung fasilitas memadai sangat dibutuhkan agar tercipta ketertiban dan kepatuhan berlalu lintas di Masyarakat.

Berdasarkan hasil wawancara, Penegakan hukum lalu lintas di Kota Pekanbaru berjalan melalui koordinasi yang erat antara Dinas Perhubungan (Bidang MRLL) dan Satlantas Polresta Pekanbaru. Kerja sama ini diwujudkan melalui operasi gabungan, razia, dan pengawasan di titik-titik rawan. Meskipun demikian, efektivitas penegakan hukum masih menghadapi tantangan, terutama rendahnya kesadaran masyarakat dan inkonsistensi penindakan. Oleh karena itu, penegakan hukum yang berkelanjutan, konsisten, dan didukung fasilitas memadai sangat dibutuhkan agar tercipta ketertiban dan kepatuhan berlalu lintas di masyarakat.

Pengawasan. Kemudian pengawasan, Dinas Perhubungan secara aktif menerapkan sistem pengawasan rutin sebagai upaya menjaga ketertiban dan keamanan lalu lintas. Sistem ini dijalankan melalui patroli lapangan harian yang dilakukan oleh petugas yang berdedikasi. Dengan adanya pengawasan rutin ini, diharapkan tercipta kelancaran arus lalu lintas, peningkatan kesadaran pengguna jalan, dan penurunan angka kecelakaan di wilayah hukum kami.

Untuk mendalami bagaimana mekanisme pengawasan tersebut dijalankan, peneliti melakukan wawancara dengan Kepala Bidang MRLL, Bapak Febrino.

Kami menerapkan sistem pengawasan rutin melalui patroli lapangan yang dilakukan oleh petugas setiap hari, terutama di titik-titik rawan seperti Jalan HR Soebrantas, Jalan Tuanku Tambusai, dan kawasan pusat kota. Selain itu, kami juga menggunakan CCTV di beberapa persimpangan dan lokasi padat lalu lintas untuk memantau kondisi secara real time. asil pengawasan ini kemudian kami evaluasi setiap minggu dalam rapat internal, untuk menentukan langkah korektif selanjutnya. (Sumber: Hasil Wawancara, 19 Mei 2025).

Berdasarkan hasil wawancara diatas, Dinas Perhubungan secara aktif menerapkan sistem pengawasan rutin sebagai upaya menjaga ketertiban dan keamanan lalu lintas. Sistem ini dijalankan melalui patroli lapangan harian yang dilakukan oleh petugas yang berdedikasi. Dalam patroli ini, petugas Dishub memantau kondisi jalan, rambu lalu lintas, serta menindak

Sumber Daya. Dari sisi sumber daya, pengawasan lalu lintas di Pekanbaru saat ini masih belum memadai untuk mengatasi kompleksitas dan volume kendaraan yang terus meningkat. Hal ini didukung dari pernyataan pihak Dishub, yang mengatakan:

Jumlah personel di bidang MRLL saat ini sangat terbatas, apalagi jika dibandingkan dengan luasnya wilayah pengawasan di Kota Pekanbaru. Idealnya, untuk cakupan satu kota, kita membutuhkan minimal dua kali lipat dari jumlah itu. (sumber: wawancara, 2 mei 2025)

Dapat disimpulkan bahwa pemerintah memiliki legitimasi dalam merumuskan kebijakan lalu lintas, namun pelaksanaannya di Pekanbaru masih menghadapi berbagai kendala. Berdasarkan teori kelembagaan Thomas R. Dye, implementasi kebijakan terbentur oleh pertumbuhan kendaraan dan parkir liar, penegakan hukum kurang konsisten, pengawasan sudah rutin namun belum optimal, serta sumber daya manusia masih terbatas. Oleh karena itu, diperlukan penguatan pada aspek penegakan, pengawasan, dan dukungan personel agar kebijakan lalu lintas dapat berjalan lebih efektif dan merata.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan, peneliti menyimpulkan bahwa formulasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru belum maksimal dalam mengatasi kemacetan lalu lintas. Hal ini merujuk pada model formulasi kebijakan menurut Thomas R. Dye, salah satunya adalah model kelembagaan yang mengusulkan tiga indikator, yaitu struktur kelembagaan, prosedur yang digunakan, dan aktor yang terlibat dalam proses perumusan kebijakan. Dalam konteks ini, kebijakan-kebijakan yang telah diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru seperti pembentukan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), penerapan sistem satu arah (*one way*), pemasangan pembatas jalan (*water barrier*), pemasangan *traffic light*, penertiban parkir liar, pengoperasian angkutan feeder, dan pelaksanaan operasi penertiban lalu lintas merupakan bagian dari upaya institusional. Namun, efektivitas dari langkah-langkah tersebut masih belum optimal karena belum sepenuhnya terintegrasi, tidak merata dalam implementasinya, dan kurang melibatkan partisipasi masyarakat serta instansi terkait secara maksimal.

REFERENSI

- Adhi, A. (2022). Pak Ogah dan Kegagalan Representasi Politik Kaum Pinggiran di Kota Yogyakarta. *Jurnal Administrasi Pemerintahan Desa*, 3(2), 104-116
- Andry, H., & Zulkifli, Z. (2023). Evaluasi pengelolaan parkir oleh dinas perhubungan kota pekanbaru. *Eqien-Jurnal Ekonomi Dan Bisnis*, 12(02), 194-205.
- Djaja, S., Widyastuti, R., Tobing, K., Lasut, D., & Irianto, J. (2016). *Gambaran kecelakaan lalu lintas di Indonesia Tahun 2010-2014*. *Jurnal Ekologi Kesehatan*, 15(1), 30-42.
- Ekawati, N. N. (2014). *Kajian Dampak Pengembangan Pembangunan Kota Malang Terhadap Kemacetan Lalu Lintas (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)* (Doctoral dissertation, Brawijaya University).

- Enggarsasi, U., & Sa'diyah, N. K. (2017). *Kajian terhadap faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas dalam upaya perbaikan pencegahan kecelakaan lalu lintas. Perspektif: Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan*, 22(3), 238-247.
- Harahap, E., Aditya, Z., Badruzzaman, F., Fajar, Y., Bastia, A., Zein, S., & Kudus, A. (2023). *Solusi kemacetan lalu lintas kota bandung melalui pemerataan arus kendaraan. Sains, Aplikasi, Komputasi Dan Teknologi Informasi*, 4(1), 27-36.
- Haryono, H., Darunanto, D., & Wahyuni, R. E. (2019). *Persepsi Masyarakat Tentang Kemacetan Lalu Lintas di Jakarta. Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 5(3), 273-280.
- Loe, H. M., Suraji, A., & Cakrawala, M. (2021). *Analisis kemacetan lalu lintas pada pasar tumpah jl. Zainal zakse kota Malang. BOUWPLANK Jurnal Ilmiah Teknik Sipil dan Lingkungan*, 1(2), 11-20.
- Manganti, G. S. (2023). *Analisis Partisipasi Masyarakat dalam Pelaksanaan Kebijakan Publik. De Cive: Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan*, 3(11), 380-389.
- Novianto, H. (2020). *Analisis Kemacetan Lalu Lintas Akibat Parkir di Badan Jalan. Jurnal Teknik Sipil*, 5(2), 19-29.
- Ruktiningsih, R. (2017). *Analisis Tingkat Keselamatan Lalu Lintas Kota Semarang. G-SMART*, 1(1), 1-9.
- Simamora, C. H., & Ishak, I. (2018). *Studi Pelayanan Perizinan Angkutan Kota Jenis Oplet di Kota Pekanbaru Tahun 2015-2016 (Doctoral dissertation, Riau University)*.
- Waruwu, M. (2023). *Pendekatan penelitian pendidikan: metode penelitian kualitatif, metode penelitian kuantitatif dan metode penelitian kombinasi (Mixed Method). Jurnal Pendidikan Tambusai*, 7(1), 2896-2910.