

Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru

Patrio Situmorang¹ Hasim As'Ari²

Program Studi Ilmu Administrasi Publik, Jurusan Ilmu Administrasi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Riau, Kota Pekanbaru, Provinsi Riau, Indonesia
Email: patriositumorang618@gmail.com¹ hasimasari@lecturer.unri.ac.id²

Abstrak

Jalur pejalan kaki harus memiliki pemeliharaan yang baik karena fasilitas yang baik dapat meningkatkan pola hidup sehat, mengurangi jumlah volume kendaraan bermotor serta meningkatkan kualitas lingkungan yang nyaman. Untuk itu pemerintah membuat Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan umum. Namun, fakta dilapangan masih banyaknya pejalan kaki belum merasa nyaman menggunakan fasilitas pejalan kaki, tidak diterapkannya sanksi terhadap penyalahgunaan fasilitas pejalan kaki, dan banyak ditemukan fasilitas pejalan kaki yang rusak seperti trotoar yang sudah bolong, *zebra cross* yang sudah pudar dan jembatan penyeberangan orang yang tidak terpelihara dengan baik sehingga dapat mengganggu aktivitas pejalan kaki dan juga pengendara yang melintas di bawah jembatan. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teori implementasi oleh David C Korten (Haedar Akib, 2010) yaitu teori model kesesuaian implementasi yang ditinjau dari 3 indikator, antara lain kesesuaian antara program dengan pemanfaat, kesesuaian program dengan organisasi dan kesesuaian kelompok pemanfaat (masyarakat pejalan kaki) dengan organisasi. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif yang bersifat analisis deskriptif, dengan teknik pengumpulan data dari wawancara, observasi, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru dikatakan masih belum sesuai dengan yang diharapkan dan pelaksanaannya belum optimal. Kendala dalam Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru dilihat dari teori David Korten yaitu: Komunikasi yang kurang efektif antar aktor kebijakan dan koordinasi dengan pihak ketiga atau perusahaan swasta belum berjalan dengan baik, anggaran yang kurang memadai dan partisipasi masyarakat yang rendah sehingga menimbulkan penyalahgunaan fasilitas pejalan kaki masih banyak terjadi.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Pemeliharaan, Pejalan Kaki

Abstract

Pedestrian pathways require proper maintenance because well-maintained facilities can enhance healthy lifestyles, reduce motor vehicle volume, and improve the quality of comfortable environments. Therefore, the government enacted Regional Regulation No. 2 of 2009 concerning traffic and public transportation. However, the reality on the ground shows that many pedestrians still do not feel comfortable using pedestrian facilities, enforcement of sanctions for pedestrian facility misuse is lacking, and many damaged pedestrian facilities are found such as potholed sidewalks, faded zebra crossings, and poorly maintained pedestrian bridges, which can disrupt pedestrian activities and also endanger passing motorists. In this study, the author employs the implementation theory by David C Korten (Haedar Akib, 2010), namely the theory of implementation suitability models which are reviewed from 3 indicators, including suitability between programs and beneficiaries, program suitability with organizations, and suitability of beneficiary groups (pedestrian communities) with organizations. This research uses qualitative research methods that are descriptive analysis, with data collection techniques from interviews, observations, and documentation. The results show that the implementation of the Pedestrian Facility Maintenance Policy in Pekanbaru City is still not in line with expectations and its implementation is not yet optimal. Constraints in the implementation of the Pedestrian Facility Maintenance Policy in Pekanbaru City, as seen from David Korten's theory, are: ineffective communication among policy actors and coordination with third parties or private companies has not been running well, inadequate budget, and low community participation, resulting in widespread misuse of pedestrian facilities

Keywords: Policy Implementation, Maintenance, Pedestrians



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/).

PENDAHULUAN

Pembangunan yang semakin meningkat dari setiap aspek baik yang bersifat pembangunan secara fisik maupun pembangunan mental terhadap sumber daya manusianya. Tidak terkecuali dengan pembangunan yang ada di Kota Pekanbaru yang termasuk salah satu daerah yang mempunyai potensi sebagai daerah yang strategis dan menjadi incaran bagi investor asing untuk menanamkan modal dalam pembangunan yang ada di daerah tersebut. Di era globalisasi ini, dengan bertambahnya volume kendaraan menyebabkan kepadatan di jalan-jalan Kota Pekanbaru. Hal ini mengakibatkan pejalan kaki kesulitan untuk menyeberang jalan terutama pada jam-jam sibuk yaitu pagi hari ketika berangkat bekerja atau sekolah dan sore hari pada saat pulang dari kerja atau sekolah. Sehingga, menyebabkan semakin banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menimpa para penyeberang jalan. Ini dikarenakan alur penyeberang jalan dan pengendara kendaraan menjadi satu serta tidak terpisah secara fisik. Meski telah ada fasilitas zebra cross, tetapi alur penyeberang jalan dan pengendara tetap tidak terpisah fisik sehingga masih ada kemungkinan terjadi kecelakaan.

Kota sebagai pusat kehidupan sebuah negara, maka harus disadari bahwa diperlukan sarana dan prasarana perhubungan yang memadai demi menjangkau semua tempat yang dibutuhkan (pusat kegiatan) agar aktivitas masyarakat kota mampu berjalan secara lebih efektif dan efisien. 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. Selain dari itu, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum, menuntut penyelenggaraan lalu lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Adapun pengertian lalu lintas menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan dan angkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan Jalan adalah seluruh bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Kemudian, Pejalan Kaki adalah setiap orang yang berjalan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Setiap orang yang tinggal di sebuah negara tentu memiliki hak dan kewajiban yang sama, termasuk Indonesia. Hak dan kewajiban warga negara Indonesia diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945. Begitu pula mengenai hak pejalan kaki. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), Hak adalah benar, kewenangan, milik, kepunyaan atau kekuasaan untuk berbuat sesuatu (karena telah ditentukan oleh undang-undang, aturan dan sebagainya). Adapun hak yang dimaksud disini adalah hak atas ketersediaan fasilitas pendukung berupa trotoar bagi pejalan kaki, hak merasa aman dan hak merasa nyaman ketika menggunakan jalan.

Kota Pekanbaru merupakan Ibukota Provinsi Riau dan kota ini salah satu sentra ekonomi terbesar dibagian timur Pulau Sumatera dan termasuk sebagai kota dengan tingkat migrasi, urbanisasi, dan pertumbuhan penduduk yang tinggi. Kota Pekanbaru yang terdiri dari 15

kecamatan yaitu Pekanbaru Kota, Senapelan, Sail, Sukajadi, Lima Puluh, Bukit Raya, Marpoyan Damai, Payung Sekaki, Tuah Madani, Bina Widya, Rumbai, Rumbai Barat, Rumbai Timur, Tenayan Raya, dan Kecamatan Kulim yang mana telah mengalami kemajuan sehingga mengundang banyak orang untuk tinggal dan berusaha hidup didalamnya. Permasalahan dalam hal fasilitas pejalan kaki di kawasan perkotaan di Indonesia adalah belum terpenuhinya kebutuhan pejalan kaki, baik dari kualitas dan kuantitas. Pengembangan fasilitas pejalan kaki belum menjadi prioritas dibandingkan dengan pengembangan fasilitas moda transportasi lainnya, seperti Kendaraan Bermotor Angkutan Umum. Pejalan kaki memiliki hak untuk hidup di pusat-pusat perkotaan atau pedesaan berdasarkan dengan kebutuhan manusia, bukan hanya untuk kebutuhan kendaraan bermotor dan memiliki fasilitas untuk berjalan atau bersepeda (Tanan;2011).

Pejalan Kaki merupakan salah satu poin dari sistem transportasi kota, karena jalan kaki dengan kecepatan yang rendah sehingga menguntungkan karena dapat mengamati objek serta mudah menyadari lingkungan sekitar. Jalur pejalan kaki harus memiliki pemeliharaan yang baik karena fasilitas yang baik dapat meningkatkan pola hidup sehat, mengurangi jumlah volume kendaraan bermotor serta meningkatkan kualitas lingkungan karena berkurangnya volume yang menyebabkan polusi udara dan global warming. Namun dalam perkembangan di kota-kota besar keberadaan pejalan kaki kurang menjadi perhatian dibanding transportasi lainnya, hal ini dapat kita lihat dari jalur pedestrian yang harusnya dirawat dan dipelihara agar lebih baik guna meningkatkan jumlah pejalan kaki. Selain juga berdampak positif bagi diri sendiri dan perkembangan daerah tersebut. Faktor yang perlu diperhatikan dalam percepatan pembangunan wilayah dalam memperkuat daya saing antar daerah pada bidang ekonomi adalah potensi wilayah untuk berkembang serta sarana dan prasarana publik baik itu sarana dan prasarana pendidikan, kesehatan, maupun transportasi. Pertumbuhan penduduk merupakan bagian dinamika dari perkembangan kehidupan di muka bumi yang mendorong pertumbuhan segala aspek kehidupan manusia, sehingga mengharuskan permintaan jasa fasilitas infrastruktur perkotaan terutama ketersediaan fasilitas transportasi umum diminta untuk ikut membantu berperan sebagai upaya mendorong kinerja segala bentuk kegiatan manusia. Meningkatnya aktivitas penduduk perkotaan memiliki pengaruh terhadap meningkatnya mobilitas kota terutama pada permasalahan pergerakan antar kawasan meliputi pergerakan manusia dan pergerakan kendaraan. Peningkatan fasilitas umum merupakan suatu bentuk akibat adanya perkembangan wilayah dan kota seperti ketersediaan sarana dan prasarana umum yang penting untuk ditingkatkan sebagai pelayanan kepada masyarakat. Peranan sarana dan prasarana umum berperan sebagai fasilitas yang dibutuhkan masyarakat luas, fasilitas tersebut berguna untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di masa modern yang saat ini. Transportasi merupakan sektor pendukung dalam setiap aktifitas manusia baik kegiatan pekerjaan rutin, bisnis, pendidikan, sosial dan lain sebagainya sebagai prasarana pendukung, transportasi harus mendapatkan pelayanan yang baik sehingga diperoleh system pergerakan yang efektif dan efisien bagi pengguna transportasi. Fasilitas transportasi merupakan bagian dari kebutuhan sarana dan prasarana umum untuk pelayanan kepada masyarakat yang membantu dalam melakukan mobilitas penduduk untuk beraktivitas. Munculnya transportasi didasari adanya keterbatasan fisik manusia dalam menjalankan aktivitas kehidupan sehari-hari baik kehidupan sosial, politik, ekonomi dalam melangsungkan kehidupannya, dan lain-lain. Tanpa adanya dukungan transportasi manusia tidak dapat bergerak untuk jarak dekat sekalipun. Berjalan kaki merupakan salah satu bentuk moda transportasi paling sederhana yang digunakan manusia untuk bergerak. Keberadaan pejalan kaki pada pusat-pusat aktivitas perkotaan yang berkembang seperti kawasan pusat perkotaan, kawasan pusat pendidikan, kawasan pusat perbelanjaan, kawasan pusat pemerintahan dan

kawasan tempat fasilitas umum lainnya sangat memiliki peran dalam terjadinya pergerakan penduduk kota untuk bergerak ke pusat kegiatan kota satu dengan lainnya. Munculnya pejalan kaki sebagai bentuk hasil dari kegiatan masyarakat baik sosial dan ekonomi yang memiliki hak atas pelayanan publik tentunya tidak selamanya berjalan dengan baik karena pejalan kaki juga sebagai salah satu pelaku pengguna ruas jalan selain kendaraan transportasi baik umum maupun pribadi. Upaya demi kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki serta memperhatikan hak pejalan kaki, sudah dijelaskan di dalam peraturan perundang-undangan bahwa memberikan amanat kepada pemerintahan untuk melakukan pengelolaan jalan dan penyediaan fasilitas di jalan umum, karena pejalan kaki merupakan salah satu pengguna jalan. Oleh karena itu, pejalan kaki berhak mendapatkan jalur pejalan kaki demi keamanan, ketertiban, dan kelancaran dalam penggunaan ruang lalu lintas jalan. Sebagaimana terdapat di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pasal 25 ayat (1) menyatakan bahwa: Setiap jalan yang digunakan untuk Lalu Lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa: Rambu Lalu Lintas; Marka Jalan; Alat pemberi Isyarat Lalu Lintas; Alat penerangan jalan; Alat pengendali dan dan pengaman Pengguna Jalan; Alat pengawasan dan pengamanan jalan; Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat; dan Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berada di Jalan dan di luar badan jalan. Selanjutnya, menurut Pasal 45 ayat (2) Penyediaan Fasilitas bagi pejalan kaki di jalan umum, diselenggarakan oleh pihak pemerintah berdasarkan jenis jalannya menyatakan bahwa Pemerintah kota untuk jalan kota. Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah menjelaskan bagaimana aturan yang lebih detail untuk mengatur para pengguna jalan, dan juga memberikan perlindungan yang baik atau menyediakan fasilitas terhadap para pejalan kaki, pesepeda, dan para pengguna jalan dengan keterbatasan. Mengenai keamanan pejalan kaki, sudah diatur di dalam Pasal 106 ayat (2) dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Jika melanggarnya maka akan mendapatkan hukuman berupa pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda 500.000,00 sesuai dengan isi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 284.

Fakta yang ditemukan di Pekanbaru di beberapa ruas jalan tidak terdapat fasilitas bagi pejalan kaki di sekitar jalanan kota Pekanbaru. Masih terdapat berbagai kawasan yang tidak dilengkapi trotoar. Jika dilihat dari lokasi jalan tersebut, merupakan jalan lalu lintas umum yang sebagai jalan protokol atau jalan utama Kota Pekanbaru. Namun, pembangunan jalur pejalan kaki berupa trotoar tidak banyak tersentuh oleh pihak pemerintah. Sebagian kawasan Jalan HR. Soebrantas tidak memiliki jalur pejalan kaki berupa trotoar. Kalaupun ada, tetapi kondisinya tidak terawat atau sudah disalahgunakan fungsinya oleh pedagang kaki lima. Dan sisanya masih banyak jalur pejalan kaki berupa trotoar yang sudah tidak layak pakai atau rusak, dan otomatis tidak layak untuk digunakan, dan yang masih menunggu untuk mendapatkan pembangunan dari dinas terkait. Sarana dan prasarana bagi pejalan kaki sangatlah dibutuhkan demi kenyamanan bagi masyarakat dalam melakukan segala aktifitasnya sehari-hari yang tidak jarang digunakan sebagai tempat alternatif menuju tempat tujuan. Kenyamanan dan keamanan bagi pejalan kaki seharusnya ditunjang dengan sarana dan prasarana yang layak. Di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan dengan jelas menjelaskan bahwa pejalan kaki berhak atas fasilitas pendukung berupa trotoar. Syarat adanya trotoar yaitu berada di daerah perkotaan yang tingkat kepadatan penduduknya tinggi, jalan yang dilewati angkutan umum, daerah yang mempunyai aktivitas tinggi dan daerah yang memiliki fasilitas umum dan sosial, seperti tempat ibadah, sekolah, stasiun, tempat olahraga,

dan pusat perbelanjaan. Zebra cross sangatlah penting sekali kegunaanya bagi pejalan kaki karena pejalan kaki zebra cross adalah jalur pejalan kaki yang langsung berhadapan dengan kendaraan yang melintas di sekitar jalan zebra cross. Apabila pengendara tidak mengetahui adanya tanda penyeberangan zebra cross maka akan mungkin terjadinya kecelakaan bagi pengguna jalan kaki. Maka dari itulah pemerintah mengamanahkan kepada Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pekanbaru agar melakukan pemeliharaan terhadap jembatan, trotoar dan zebra cross. Trotoar juga tampak rusak karena adanya proyek IPAL yang membuat kondisi jalan rusak dan menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Adapun penjelasan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai hak pejalan kaki Pasal 131 ayat (1) berbunyi: "Pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung yang berupa trotoar, tempat penyeberangan, dan fasilitas lain." Dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 02 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga termuat dalam pasal 130 ayat (2) menyatakan "Dilarang menggunakan trotoar diluar fungsinya sehingga dapat mengganggu ketertiban, kelancaran, keamanan dan keselamatan pejalan kaki dan/ atau pemakai jalan lainnya. Kemudian, di dalam pasal 131 ayat (1) menyatakan "fasilitas pejalan kaki terdiri dari: trotoar, tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan/atau rambu lalu lintas, jembatan penyeberangan, terowongan penyeberangan. Adanya Surat Edaran Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/SE/DB/2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Pejalan Kaki juga dapat menjadi pedoman dalam pemeliharaan fasilitas pejalan kaki.

Keberadaan peraturan daerah tersebut tentu saja untuk menjamin terciptanya sebuah aturan main yang jelas. Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan juga dibuat untuk menciptakan sebuah kepastian dalam berlalu lintas, jangan sampai terjadi kekacauan karena tidak ada patokan dalam bertindak. Salah satu unsur yang diatur dalam berlalu lintas di jalan adalah terkait dengan para pengguna jalan. Seperti yang telah dijelaskan, pengguna jalan terdiri dari pejalan kaki, pengendara kendaraan tidak bermotor, pengendara kendaraan bermotor, pengguna angkutan umum, dan para pengguna jalan dengan keterbatasan. Keberhasilan dalam penyelenggaraan pemerintah daerah perlu ditingkatkan dengan lebih memperhatikan aspek-aspek hubungan antar susunan pemerintahan dan antar pemerintahan daerah, potensi dan keanekaragaman daerah, peluang dan tantangan persaingan global dengan memberikan kewenangan yang seluas-luasnya kepada daerah disertai dengan pemberian hak dan kewajiban menyelenggarakan otonomi daerah dalam kesatuan system penyelenggaraan pemerintahan Negara. Tidak hanya sebatas membangun Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), ada tanggung jawab yang harus dilaksanakan yaitu pemeliharaan. Dengan adanya pemeliharaan pada konstruksi JPO diharapkan memberikan kenyamanan kepada setiap pengguna Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Kota Pekanbaru. Demi terwujudnya pemeliharaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) sesuai dengan kegunaan atau fungsinya, ada peraturan-peraturan yang mengatur:

1. Peraturan daerah kota pekanbaru nomor 2 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan umum, bab XVI, bagian kesatu yaitu fasilitas pejalan kaki Pasal 131 ayat 2 berbunyi, perencanaan, pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dilakukan dinas perhubungan.
2. Peraturan walikota pekanbaru Nomor 6 tahun 2016 tentang kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja dinas perhubungan kota pekanbaru, bab IV tugas dan fungsi, bagian kelima yaitu bidang keselamatan, teknik sarana dan prasarana, paragraf kesatu yaitu seksi teknik sarana dan prasarana jalan Pasal 21 ayat 2 point e berbunyi, perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan fasilitas pejalan kaki, terdiri dari trotoar, jembatan penyeberangan orang dan halte.

ini
tidak

Kota



JPO

perhubungan kota pekanbaru, berdasarkan data yang didapat dari dinas perhubungan kota Pekanbaru saat ini sebagian JPO dikelola oleh pihak ke-3, namun beberapa JPO belum jelas statusnya di karenakan ada masalah administrasi. Untuk seluruh Jembatan Penyeberangan Orang yang ada di kota pekanbaru ini, untuk wewenang pengelolaannya semua ada di pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, termasuk wewenang mengawasi dan memelihara JPO yang dilakukan bersama-sama dengan pihak ketiga. Namun kenyataannya di lapangan menunjukkan pemeliharaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) tersebut dirasakan kurang berjalan dengan baik. Dari data di atas terdapat 9 JPO yang ada di kota pekanbaru yang mengalami kerusakan, mulai dari JPO yang ada di jalan Sudirman, di jalan Soekarno Hatta dan di jalan Tambusai, kerusakan yang terjadi, umumnya pada bagian lantai dan tangga keropos, atap/kanopi rusak atau tidak ada, cat sudah pudar, lampu penerangan yang tidak berfungsi dan besi pegangan yang mulai lepas atau keropos.

Di dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 17 Tahun 2007 sudah di amanahkan bahwa pemeliharaan adalah kegiatan atau tindakan yang dilakukan agar semua barang milik daerah selalu dalam keadaan baik dan siap untuk digunakan secara berdaya guna dan berhasil guna. Namun Kenyataannya regulasi dari kebijakan ini belum sepenuhnya dijalankan dengan baik. Fungsi dari ketersediaan jembatan penyeberangan orang (JPO) untuk pejalan kaki utamanya untuk memberikan kemudahan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan kepada pejalan kaki dan pengguna ruas jalan lainnya agar tidak terjadi kecelakaan antara arus pejalan kaki yang menyeberang dengan arus kendaraan lalu lintas yang melintas agar tidak terjadi kecelakaan yang menimpa pejalan kaki. Dari analisis diatas dapat kita ketahui fenomena yang terjadi dilapangan seperti pemeliharaan fasilitas pejalan kaki ditinjau dari kondisi jembatan penyeberangan orang yang sudah rusak dan sejumlah jembatan digunakan hanya untuk memasang iklan, sedangkan warga yang menyebrang melalui jembatan itu relatif sedikit karena banyak kerusakan terjadi, serta tidak adanya perawatan dan pemeliharaan sehingga membahayakan bagi pengguna pejalan kaki. Kondisi zebra cross sudah mulai hilang dan masih banyak pengendara tidak mengetahui dan masih kurang peka terhadap pengguna pejalan kaki. Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana "Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru".

Berdasarkan uraian latar belakang yang dijelaskan diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: Bagaimana Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Pemeiharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru? Apa saja kendala dalam Implementasi Kebijakan Pemeliharaan

Sesuai dengan fenomena diatas penulis mengangkat judul dikarenakan Perdadadan perwako berjalan sesuai pada kenyataannya saat ini Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) di Pekanbaru masih ada yang tidak dilakukan pemeliharaan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Karena kurangnya pemeliharaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) menimbulkan fenomena-fenomena dilapangan. Kewenangan untuk mengawasi ini dilakukan oleh pihak dinas

Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru? Berdasarkan rumusan masalah di tersebut, maka tujuan penelitian dalam penelitian ini antara lain: Untuk menganalisis dan mendeskripsikan Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru. Untuk mengidentifikasi kendala dalam Implementasi kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan dengan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan yang bersifat analisis deskriptif. Proses penelitian kualitatif melibatkan upaya-upaya penting, seperti mengajukan pertanyaan-pertanyaan dan prosedur-prosedur, mengumpulkan data yang spesifik dari partisipan, menganalisis data secara induktif mulai dari khusus ke umum, dan menafsirkan makna data secara deskriptif. Alasan penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif adalah agar peneliti dapat lebih mendalami kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru. Adapun tujuan penelitian ini menggunakan analisis deskriptif adalah untuk mengungkapkan dan menggambarkan kejadian atau fakta, keadaan, fenomena, variabel dan keadaan yang terjadi saat penelitian berlangsung dengan menyungguhkan apa yang sebenarnya terjadi tanpa menambah dan mengurangi agar dapat dipercaya. Penelitian ini dilaksanakan di kantor Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dan Dinas Pekerjaan dan Perumahan Umum yang berlokasi di Jalan Abdul Rahman Hamid Komplek Perkantoran Tenayan Raya Kota Pekanbaru. Selanjutnya PT. Adhi Kartika Jaya Cab. Pekanbaru beralamat di Jalan Nangka Komplek Ruko belakang Mall Living World Kota Pekanbaru dikarenakan berdasarkan pertimbangan Dinas terkait dan perusahaan tersebut adalah Badan yang diberi wewenang dalam menerapkan kebijakan Pemeliharaan fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru.

Data adalah unsur penting dalam penelitian berupa suatu fakta yang ada untuk memperoleh data-data yang dapat diuji kebenarannya, relevan dan lengkap. Data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder, dengan penjelasan sebagai berikut:

1. Data Primer. Data primer adalah data yang diperoleh dari hasil pengamatan penelitian yang berkaitan langsung dalam permasalahan yang dihadapi. Data primer diperoleh dari wawancara dengan informan dan pihak-pihak lain yang berhubungan dengan tujuan penelitian. Pencatatan sumber data primer melalui wawancara serta pengamatan langsung. Sumber data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari informan dilokasi penelitian yang meliputi permasalahan yang sedang diteliti. Adapun orang-orang yang menjadi narasumber peneliti dalam penelitian ini dijabarkan pada poin narasumber yang sudah dibuat peneliti.
2. Data Sekunder. Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari sumber-sumber sekunder yang berfungsi sebagai pendukung data primer. Data sekunder yang dimaksud dalam penelitian ini melalui berbagai literatur baik dari buku, media massa, jurnal ilmiah yang relevan dengan penelitian, serta dokumen-dokumen maupun arsip yang berkaitan dengan di Kota Pekanbaru dilaksanakan oleh Kantor Dinas Perhubungan kota Pekanbaru yang didapatkan melalui berbagai sumber, maupun foto yang dihasilkan sendiri.

Teknik Pengumpulan Data

1. Wawancara. Peneliti dapat melakukan *face-to-face interview* (wawancara berhadapan) dengan partisipan, mewawancarai mereka dengan telepon, atau terlibat dalam focus group interview (wawancara dalam kelompok tertentu) yang terdiri pihak Dinas Perhubungan kota Pekanbaru dan masyarakat. Wawancara-wawancara seperti ini tentu saja memerlukan pertanyaan-pertanyaan yang secara umum tidak terstruktur (*unstructured*)

dan bersifat terbuka (*open-ended*) yang dirancang untuk memunculkan pandangan dan opini dari partisipan.

2. Observasi. Observasi yaitu pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti dengan cara turun langsung ke lokasi penelitian, untuk melihat fakta-fakta yang terjadi di lokasi penelitian untuk lebih mengetahui bagaimana proses. Sanafiah Faisal (1990) dalam Sugiyono (2018:106) mengklarifikasikan observasi menjadi observasi berpartisipasi, observasi secara terang-terangan dan tersamar, serta observasi yang tak berstruktur. Observasi dalam penelitian ini menggunakan observasi terus terang atau tersamar dengan melakukan pengumpulan data menyatakan terus terang kepada sumber data. Observasi adalah pengamatan langsung yang dilakukan oleh peneliti dengan cara turun langsung ke lokasi penelitian untuk melihat fakta-fakta yang ada dan yang terjadi agar lebih mengetahui bagaimana kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru.
3. Dokumentasi. Dokumentasi yaitu dengan pengambilan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen. Dokumentasi bertujuan untuk melengkapi data yang bersumber dari dokumen yang ada hubungannya dengan penelitian berupa file, foto dan sebagainya. Dokumentasi dalam penelitian ini penulis peroleh dari dokumen pribadi yang diberikan oleh instansi dan pihak yang terkait didalam penelitian ini.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas kebijakan Pejalan Kaki di kota Pekanbaru

Kebijakan publik merupakan keputusan-keputusan atau pilihan tindakan secara langsung yang mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumber daya alam dan manusia demi kepentingan publik yakni rakyat. Kebijakan publik merupakan keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumber daya alam dan manusia demi kepentingan publik, yakni rakyat banyak, penduduk, masyarakat atau warga negara. Jadi kebijakan merupakan persaingan, sinergi dan kompromi dari berbagai gagasan para aktor pembuat kebijakan yang mewakili kepentingan-kepentingan yang menyangkut issue publik. Sedangkan implementasi merupakan suatu kajian kebijakan yang mengarah pada proses pelaksanaan dari suatu kebijakan. Implementasi kebijakan pada dasarnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya yaitu dengan langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan. Model utama David C Korten menyatakan bahwa implementasi suatu kebijakan hanya akan sukses bila terdapat kesesuaian antara tiga faktor penting. Jika hasil tidak sesuai dengan kebutuhan target group, hasil tersebut tidak dapat dimanfaatkan. Ketika organisasi pelaksana tidak memiliki kemampuan untuk menjalankan suatu program maka mereka tidak akan dapat menyampaikan hasil dengan baik. Jika syarat program tidak dapat diterima oleh target group, mereka tidak akan merasakan manfaat dari program. Berdasarkan asumsi peneliti dalam pengumpulan data yang dilakukan peneliti berharap data tersebut dapat menjadi jawaban dari pertanyaan dalam persoalan dalam penelitian ini, serta menjadi bahan dalam menganalisis dan memenuhi kebutuhan dari tujuan penelitian ini yaitu mendeskripsikan implementasi kebijakan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru pada bab XVI bagian Kesatu mengenai Fasilitas Pejalan Kaki. Peneliti disini melihat dan mengklarifikasi bahwa adanya wewenang dari pemerintah daerah untuk mengatur dan melaksanakan kebijakan dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki khususnya dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, adanya masalah dan fenomena yang terjadi dilapangan banyak ditemukan fasilitas pejalan kaki yang kurang memadai dan menjadi perhatian serius bagi implementor atau pemerintah dalam pengimplementasian kebijakan tersebut.

Menurut Korten suatu implementasi kebijakan dapat dikatakan berhasil jika berintikan pada tiga elemen yang ada dalam kelompok sasaran program. Korten menyatakan suatu program akan berhasil dilaksanakan jika terdapat kesesuaian tiga unsur implementasi program. Berdasarkan model implementasi program, yakni model yang diungkapkan oleh David C. Korten; maka model ini menggunakan pendekatan proses pembelajaran dan lebih dikenal dengan model kesesuaian implementasi program. Model kesesuaian implementasi program oleh David C. Korten serta implementasi pelaksanaan program kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dapat diuraikan sebagai berikut:

Kesesuaian antara Program dengan Pemanfaat

Secara umum, program diartikan sebagai suatu unit kegiatan yang merupakan penerapan atau pelaksanaan kebijakan yang terjadi dalam suatu proses yang berlangsung dalam suatu organisasi. Menurut Korten harus ada kesesuaian antara program dengan apa yang dibutuhkan oleh kelompok sasaran. Untuk itu, Indikator suatu program yang baik memuat beberapa aspek diantaranya:

1. Adanya tujuan yang ingin dicapai secara jelas. Untuk dapat menerapkan kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki di Dinas Perhubungan kota Pekanbaru diperlukan sebuah tujuan hal ini dilakukan agar dapat membantu pelaksana dan penanggungjawab program untuk menjalankan tugas secara sistematis serta mencapai target yang diinginkan. Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan kaki yang diimplementasikan di Dinas Perhubungan memiliki tujuan yang ingin dicapai secara jelas yaitu untuk membuat pengendara pejalan kaki merasa nyaman dalam menggunakan fasilitas seperti jembatan penyeberangan, trotoar dan *zebra cross* dan meminimalisir kemacetan dalam beralu lintas sehingga pejalan kaki merasa aman dan nyaman dalam berjalan aktifitas sehari-hari.
2. Adanya kebijakan-kebijakan yang diambil dalam mencapai tujuan. Pemerintah telah membuat kebijakan demi mendukung dan memberikan dasar hukum melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan. Mengenai pejalan kaki sudah diatur dalam Pasal 106 ayat (2) dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Namun, fakta yang ditemukan di lapangan masih terdapat beberapa kawasan yang tidak dilengkapi trotoar jalan, pembangunan jalur pejalan kaki berupa trotoar tidak banyak tersentuh oleh pemerintah. Di dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan jelas menjelaskan bahwa pejalan kaki berhak atas fasilitas pendukung seperti trotoar. Kemudian diterbitkannya Perda No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum pada bab XVI bagian kesatu mengenai Fasilitas Pejalan kaki. Kemudian adanya Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 6 Tahun 2016 tentang kedudukan, susunan organisasi, tugas dan fungsi serta tata kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, bab IV tugas dan fungsi, bagian kelima yaitu bidang keselamatan teknis sarana dan prasarana, paragraf kesatu yaitu seksi teknik sarana dan prasarana jalan pada Pasal 21 Ayat 2 point e berbunyi, perencanaan, pengusulan, pelaksanaan dan perawatan pembangunan fasilitas pejalan kaki, terdiri dari jembatan penyeberangan orang, trotoar dan halte. Adapun kebijakan tersebut dibuat untuk berlangsungnya pemeliharaan dan penyediaan fasilitas pejalan kaki demi kenyamanan lalu lintas di jalan raya. Namun pada kenyataannya belum semua program dan penyediaan fasilitas pejalan kaki ini dirasakan oleh masyarakat dilihat dari banyaknya fasilitas umum seperti Jembatan Penyeberangan yang masih rusak dan tidak layak pakai, *zebra cross* yang sudah pudar sehingga dapat membahayakan pejalan kaki dan penyediaan fasilitas trotoar yang belum memadai di beberapa titik lokasi.

3. Adanya perkiraan anggaran yang dibutuhkan. Untuk membuat perkiraan anggaran, perencana program harus mempertimbangkan seluruh aspek agar serapan anggaran menjadi efisien tanpa perlu menghambur hamburkan anggaran sehingga tidak sampai membengkak. Dalam hal ini pelaksanaan kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki di Kota Pekanbaru juga harus didukung dengan anggaran yang tidak sedikit salah satunya anggaran yang dikeluarkan dalam pembangunan trotoar dan *zebra cross* jalan yang melibatkan Kerjasama beberapa pihak swasta, sama halnya dengan jembatan penyeberangan yang kondisinya masih kurang aman untuk dilewati pejalan kaki.
4. Adanya strategi dalam pelaksanaan. Pelaksanaan strategi kebijakan yang digunakan oleh Dinas Perhubungan kota Pekanbaru adalah dengan menggunakan sosialisasi secara langsung terhadap swasta, sehingga swasta sebagai pengelola JPO dapat meminimalisir kendala yang dihadapi dalam pemeliharaan fasilitas pejalan kaki. Dinas Perhubungan juga melakukan pengawasan secara berkala terhadap aktifitas pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar trotoar jalanan dengan instansi terkait dan melakukan penegakan perda serta sanksi tegas bagi yang melanggar seperti parkir liar dan aktifitas pedagang kaki lima yang berjualan disekitar trotoar jalanan. Pemerintah juga dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melakukan strategi salah satunya melakukan peninjauan secara berkala terhadap fasilitas yang ada dengan membentuk tim ke lapangan yaitu seksi bidang Keselamatan Teknik dan Sarana Prasarana. Merancang dan memastikan penerapan strategi kebijakan sangat diperlukan dalam proses pemeliharaan. Pemerintah juga mengembangkan program edukasi kepada masyarakat melalui sosialisasi secara langsung mengenai pemahaman pentingnya fasilitas pejalan kaki dan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki. Namun, program tersebut belum terlaksana dengan baik dilihat dari banyaknya ditemukan masyarakat masih merasa takut untuk menggunakan fasilitas pejalan kaki dan penyalahgunaan fasilitas pejalan kaki.

Kesesuaian Program dengan Organisasi Pelaksana

Menurut Korten (2020) harus terdapat kesesuaian antara program dengan dengan organisasi pelaksana, artinya kesesuaian antara program dengan organisasi pelaksana, artinya kesesuaian tugas yang dibebankan dengan kemampuan organisasi pelaksana harus dapat dilakukan dengan sebaik baiknya dan ini sudah dilaksanakan. Dilihat melalui aspek kognisi tentang pemahaman dan pengetahuan yang dilakukan dengan cara Diklat Bimbingan Teknis oleh Dinas Perhubungan terhadap SDM kelompok kerja dan sosialisasi prosedur program dan aspek arah respon berjalan dengan baik, dimana organisasi pelaksana sudah melakukan tugas dengan baik dan sesuai dengan prosedur yang dinilai dari respon penerimaan masyarakat serta proses pelaksanaan. Unsur yang mempengaruhi sikap dan pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan yaitu pemahaman dan pengetahuan pelaksana dalam memberikan layanan. Kognisi adalah pemahaman dan pendalaman terhadap suatu program. Pemahaman tentang maksud dari tujuan kebijakan adalah penting. Karena, bagaimanapun juga implementasi program yang berhasil, bisa jadi gagal ketika para pelaksana tidak sepenuhnya menyadari terhadap pemahaman tujuan program.

Selain pemahaman dan pengetahuan pelaksana, kesesuaian antara kelompok pelaksana dengan program dapat dilihat dari pemenuhan kebutuhan sarana prasarana kebijakan dalam menunjang pelayanan. Dalam indikator ini berargumen bahwa suatu kebijakan dalam pelaksanaannya pasti melibatkan banyak kepentingan baik pemerintah maupun masyarakat dan juga pihak ketiga (perusahaan swasta) dan membawa pengaruh terhadap implementasinya. Dalam hal ini organisasi pelaksana harus memiliki kemampuan dan sumber daya manusia yang baik dalam melaksanakan implementasi kebijakan pemeliharaan fasilitas

pejalan kaki di Kota Pekanbaru, sesuai dengan kebijakan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum, Bab XVI Bagian kesatu. Maka Organisasi pelaksana dari pengimplementasian kebijakan ini ditujukan kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Namun, berdasarkan hasil wawancara dan observasi peneliti implementor dari kebijakan ini Dinas Perhubungan bekerjasama dengan pihak ketiga (perusahaan swasta) dalam mengelola dan memelihara fasilitas jembatan penyeberangan orang. Sementara fasilitas lainnya seperti trotoar dibangun oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat kota Pekanbaru. Dengan demikian dapat diketahui bahwa kerjasama pemerintah dengan swasta melalui adanya kebijakan mengenai pemeliharaan fasilitas pejalan kaki adalah agar pemerintah lebih bisa menjalankan kebijakan mengenai pemeliharaan fasilitas selain itu masyarakat dan pihak swasta juga bekerjasama dalam menjaga fasilitas pejalan kaki. Kemampuan organisasi juga mempengaruhi dari regulasi kebijakan ini seperti kenyataannya dilapangan peneliti masih menemukan beberapa pihak swasta belum memahami prosedur dan teknis dalam kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki.

Kognisi atau Pengetahuan

Organisasi pelaksana kebijakan yaitu Dinas Perhubungan kota Pekanbaru telah memahami sepenuhnya mengenai aspek aspek- kebijakan yang mencakup tujuan dari kebijakan, tanggung jawab dan tupoksi sebagai pelaksana program yang hal ini didukung dengan kegiatan pelatihan yang diberikan oleh bidang Keselamatan Transportasi Sarana dan Prasarana terhadap pihak swasta mengenai prosedur pemeliharaan fasilitas pejalan kaki. Aspek kognisi atau pengetahuan mengacu pada pemahaman dan kesadaran masyarakat tentang pentingnya fasilitas pejalan kaki serta persepsi mereka terhadap keamanan dan kenyamanan saat menggunakan fasilitas tersebut. Tidak hanya itu aspek tersebut juga sangat penting untuk diketahui oleh implementor kebijakan sebagai pelaksana kebijakan.

Arah Respon Pelaksana Terhadap Implementasi Menerima atau Menolak

Arah respon pelaksana dalam implementasi kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki adalah menerima yang mana hal ini Dinas Perhubungan sudah melakukan koordinasi dan kerja sama dengan beberapa pihak swasta melalui bidang Keselamatan Teknik Sarana Prasarana (KTSP) dengan sosialisasi langsung kepada pihak swasta untuk melakukan pemeliharaan kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki. Respon pelaksana terhadap implementasi kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dapat bervariasi tergantung pada berbagai faktor, termasuk pentingnya kebijakan tersebut, dampak langsung terhadap pekerjaan atau tanggung jawab mereka, serta persepsi mereka terhadap efektivitas dan kebutuhan kebijakan tersebut. Untuk mengkaji aspek tersebut peneliti melakukan observasi dan wawancara terhadap pelaksana kebijakan dan juga pihak swasta sebagai pengelola jembatan penyeberangan orang. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru melakukan perjanjian kerjasama antar pihak swasta untuk mengelola dan memelihara fasilitas jembatan penyeberangan orang dalam jangka waktu lima tahun.

Berdasarkan observasi dan wawancara peneliti respon swasta juga dinilai kurang memahami teknis dan prosedur perawatan terutama jembatan penyeberangan hanya menggunakan alat dan anggaran seadanya dari perusahaan. Beberapa pihak terkait menolak implementasi kebijakan tersebut dilihat dari banyaknya oknum swasta tidak melakukan pemeliharaan seperti perjanjian sebelumnya sehingga banyak ditemukan jembatan penyeberangan disalahgunakan fungsinya dan tidak terawat dengan baik. Ditinjau dari aspek respon pelaksana dalam hal ini swasta sebagai pengelola bisa dikatakan menolak alasan terjadinya hal tersebut dikarenakan beberapa faktor seperti pentingnya bagi pihak yang

bertanggung jawab atas implementasi kebijakan untuk berkomunikasi secara terbuka, menyediakan pemahaman yang jelas tentang tujuan dan manfaat kebijakan, serta mempertimbangkan masukan dari pelaksana untuk memperbaiki kebijakan yang ada agar tidak terjadi pemeliharaan yang kurang optimal sesuai dengan standar yang dibutuhkan.

Kesesuaian Kelompok Sasaran Dengan Organisasi

Kesesuaian antara kelompok sasaran dengan organisasi pelaksana, program yang dilaksanakan harus memiliki target atau kelompok sasaran yang jelas agar tujuan dari suatu program kebijakan dapat tercapai. Target yang ditetapkan oleh kelompok pelaksana harus sesuai dengan kelompok sasaran. Selain itu, aktor implementasi sesuai dengan program yang akan dijalankan. Proses pelaksanaan program juga memiliki syarat-syarat tertentu bagi kelompok sasaran yang akan melaksanakan program. Syarat tersebut ditentukan oleh pelaksana program, yang dimaksud oleh Korten harus ada kesesuaian antara sasaran program dengan capaian yang sudah ditentukan oleh organisasi pelaksana sehingga tujuan program dapat bermanfaat untuk sasaran kebijakan. Jika tujuan yang ditetapkan organisasi pelaksana program tidak dapat dipenuhi oleh kelompok sasaran maka otomatis kelompok sasaran tidak mendapatkan hasil program, ini belum terimplementasikan dengan baik dengan dibuktikan belum adanya tanggung jawab pelaksana program dalam memelihara fasilitas pejalan kaki tersebut.

Tepat Program

Tepat program atau sudah sejauh mana program yang telah membuat hal-hal dalam pemecahan masalah, dalam pelaksanaannya pemeliharaan fasilitas pejalan kaki belum terlaksana dengan baik. Namun, organisasi pelaksana sudah melakukan program pemeliharaan dengan baik yaitu mengajak masyarakat pejalan kaki dan berkoordinasi dengan beberapa pihak swasta dalam hal pemeliharaan fasilitas pejalan kaki dan meminimalisir angka kemacetan berlalu lintas dengan membangun trotoar dan jembatan penyeberangan orang.

Tepat Pelaksanaannya

Pada penerepan program pemeliharaan fasilitas pejalan kaki di Kota Pekanbaru, bidang Keselamatan Teknik Sarana dan Prasarana Dinas Perhubungan yang bertanggung jawab atas pengoperasian teknis pemeliharaan fasilitas pejalan kaki. Petugas diberikan pelatihan dulu oleh Dinas Perhubungan untuk menghindari risiko dan meminimalisir kendala yang akan terjadi. Sementara sosialisasi dan peninjauan secara langsung dilakukan masyarakat namun belum semua terpenuhi dirasakan oleh masyarakat sehingga program ini dapat dikatakan belum berjalan dengan baik. Berdasarkan temuan peneliti dari hasil observasi di lapangan koordinasi dengan pihak perusahaan swasta juga belum maksimal sehingga masih banyak ditemukan fasilitas jembatan penyeberangan orang (JPO) masih banyak yang tidak layak digunakan bahkan bisa membahayakan pengendara jalan yang melintas di area tersebut.

Tepat Target

Tepat target adalah target yang diintervensi telah sesuai dengan yang direncanakan, dan target siap diintervensi serta mendukung kesuksesan program. Pengguna jalan khususnya masyarakat pejalan kaki di Kota Pekanbaru merupakan target yang tepat dan sesuai dengan sasaran dari kebijakan Peraturan Daerah No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Umum pada Bab XVI bagian Kesatu mengenai Fasilitas Pejalan kaki, dimana hak masyarakat pejalan kaki sudah ditetapkan. Namun pada kenyataannya jika ditinjau dari indikator ini belum sesuai dengan yang terjadi di lapangan berdasarkan hasil observasi peneliti. Keberhasilan

program kebijakan ini masih belum terealisasi dengan baik dirasakan oleh masyarakat Kota Pekanbaru.

Tepat Proses

Dalam proses implementasi program masyarakat Kota Pekanbaru turut berpartisipasi dan membantu pelaksanaan program pemeliharaan fasilitas pejalan kaki, partisipasi masyarakat juga sangat penting dalam hal sosialisasi penggunaan fasilitas pejalan kaki meskipun masih banyak masyarakat belum mengetahui adanya program ini. Pihak ketiga atau perusahaan swasta juga ikut andil dalam program untuk membantu pemerintah merawat dan memelihara jembatan penyeberangan. Tingkat partisipasi masyarakat dalam pelaksanaan program masih kurang dilihat dari akses masyarakat dalam pengimplementasian kebijakan belum sesuai dengan prosedur yang ditetapkan. Dinas Perhubungan belum sepenuhnya memonitoring dan mengevaluasi kinerja pihak swasta dalam pemeliharaan jembatan penyeberangan sehingga kerjasama dan keterlibatan stakeholder masih belum sesuai dengan yang diharapkan pengguna fasilitas pejalan kaki. Ketersediaan anggaran dan sumber daya serta peralatan juga mempengaruhi dalam proses implementasi.

Kendala Dalam Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru

Dalam melaksanakan suatu implementasi kebijakan tentu akan mengalami berbagai kendala atau hambatan yang dihadapi. Faktor-faktor yang menghambat yang timbul dalam Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan sebagai dinas yang bertanggung jawab atas kebijakan ini. Faktor penghambat dapat mempengaruhi keberhasilan terhadap pencapaian tujuan yang telah ditetapkan. Munculnya masalah-masalah yang dapat menghambat implementasi tersebut dapat bersumber pada internal maupun eksternal. Berdasarkan hasil penelitian lapangan dapat ditemukan berbagai macam hambatan-hambatan yang dapat menghalangi keberhasilan implementasi. Antara lain sebagai berikut:

Komunikasi yang Kurang Efektif

Suatu kebijakan yang dibentuk dalam pelaksanaannya melibatkan berbagai pihak ataupun implementor kebijakan yang membawa pengaruh terhadap keberhasilan suatu implementasi. Komunikasi merupakan salah satu faktor yang menghambat implementasi kebijakan mengenai pemeliharaan fasilitas pejalan kaki di Kota Pekanbaru. Komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari kebijakan tersebut. Komunikasi identik dengan koordinasi. Karena koordinasi merupakan kegiatan yang dikerjakan oleh banyak pihak dari suatu organisasi yang sederajat dan untuk mencapai suatu tujuan bersama dengan kesepakatan masing-masing pihak agar tidak terjadi kesalahan dalam bekerja baik mengganggu pihak yang satu dengan pihak yang lainnya. Komunikasi yang baik dapat terjadi apabila aparat pelaksana mengetahui apa yang dikerjakan. Pengetahuan dan pemahaman terhadap pekerjaan yang akan dilakukan dapat diperoleh melalui komunikasi yang baik. Komunikasi diperlukan agar dinas terkait sebagai organisasi pelaksana kebijakan semakin konsisten dalam melaksanakan setiap pekerjaan atau kebijakan. Upaya komunikasi ini disampaikan dan paham kepada masyarakat. Melihat seberapa program yang telah disosialisasikan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru kepada masyarakat pengguna maupun penyalahgunaan pejalan kaki.

Sumber Daya Belum Memadai

Implementor kebijakan harus ditunjang oleh sumber daya seperti sumber daya manusia dan sumber daya finansial. Sasaran tujuan dan isi kebijakan walaupun sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumber daya untuk melaksanakan, implementor tidak akan berjalan secara maksimal. Dalam bab sebelumnya telah dijelaskan didalam pelaksanaan kebijakan ada hal yang dianggap suatu masalah yang sangat penting untuk diselesaikan yaitu pemeliharaan fasilitas Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), trotoar dan *zebra cross*. Perlu adanya tindakan tegas bagi penyalahgunaan fasilitas pejalan kaki agar fasilitas tersebut bisa digunakan sesuai fungsinya dan tidak melenceng dari kebijakan yang telah ditetapkan. Hal ini berkenaan dengan kecakapan implementor kebijakan publik untuk melaksanakan kebijakan secara efektif.

Partisipasi Masyarakat yang Rendah

Salah satu faktor penting dalam pengimplementasian kebijakan merupakan partisipasi masyarakat yang baik. Namun dilihat berdasarkan hasil observasi dan wawancara peneliti dengan masyarakat khususnya pengguna fasilitas pejalan kaki bisa dikatakan masih minim dilihat dari respon masyarakat masih banyak yang belum mengetahui regulasi dari kebijakan ini. Faktor lain adalah rasa takut untuk menggunakan fasilitas dikarenakan kenyamanan sehingga dalam menggunakan fasilitas seperti jembatan penyeberangan kurang diminati masyarakat dan juga penggunaan trotoar jalan masih disalahfungsikan menjadi aktifitas pedagang kaki lima. Masyarakat belum merasakan sepenuhnya arah dari kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki, sebagian besar responden tidak menyadari hak dan kewajiban mereka terkait dengan pemeliharaan tersebut, yang mengakibatkan kurangnya tekanan pada pemerintah untuk bertindak.

KESIMPULAN

Hasil penelitian ini menemukan bahwa kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki di Kota Pekanbaru sesuai dengan teori David Korten keberhasilan implementasi kebijakan ditinjau dari tiga unsur implementasi yaitu kesesuaian program dengan pemanfaat, kesesuaian program dengan organisasi pelaksana dan kesesuaian pemanfaat dengan organisasi. Implementasi kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki di Kota Pekanbaru masih belum berjalan dengan baik dilihat dari temuan peneliti masih banyak fasilitas pejalan kaki seperti trotoar, zebra cross dan jembatan penyeberangan orang belum terpelihara dengan baik. Penyalahgunaan fasilitas juga masih banyak ditemukan seperti pedagang kaki lima yang masih berjualan dibadan trotoar jalan, zebra cross yang sudah pudar serta jembatan penyeberangan orang (JPO) masih banyak yang rusak dan tidak aman bagi pejalan kaki kondisi tersebut dapat membahayakan pejalan kaki dan menimbulkan kemacetan berlalu lintas. Pelaksanaan Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru belum sesuai dengan regulasi kebijakan yang ada pada kenyatannya, respon masyarakat juga masih belum sepenuhnya dikatakan baik karena peneliti menemukan masyarakat yang belum mengetahui adanya kebijakan tersebut. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah atau Dinas Perhubungan sebagai penanggung jawab dalam kebijakan sudah dilakukan dengan baik, namun masih banyak ditemukan kendala yang terjadi dilapangan seperti keterbatasan sumber daya, anggaran keuangan yang masih belum jelas dan standar operasional yang terkait prosedur dan teknis pemeliharaan belum ada. Hambatan selanjutnya adalah minimnya respon dan partisipasi masyarakat dalam pengimplementasian kebijakan dan beberapa pihak implementor belum melakukan koordinasi atau komunikasi yang baik antar pelaksana kebijakan. Hasil Penelitian ini menemukan bahwa faktor pendukung implementasi kebijakan adalah sosialisasi yang

dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Namun sosialisasi ini belum terlaksanakan dengan maksimal. Selanjutnya Dinas Perhubungan juga melakukan kerjasama dengan pihak ketiga atau perusahaan swasta sebagai pengelola jembatan penyeberangan orang. Meski pada kenyataannya masih belum berjalan dengan baik. Kerjasama dinas atau pihak yang terlibat seperti Dinas Pekerjaan Umum Kota Pekanbaru juga turut ambil bagian dalam hal pembangunan dan pemeliharaan jalan yang rusak dan trotoar di Kota Pekanbaru. Namun masih belum sepenuhnya dilakukan dikarenakan keterbatasan sumber daya dan pihak terkait juga belum memiliki program khusus mengenai pemeliharaan fasilitas pejalan kaki. Faktor penghambat lainnya dari kebijakan ini yaitu kurangnya keterlibatan masyarakat dalam proses pengimplementasian kebijakan dan penyalahgunaan fasilitas banyak terjadi.

Peneliti memberikan saran yang jika dianggap perlu untuk dijadikan bahan masukan tentang Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru, sebagai berikut: Terkait implementasi kebijakan fasilitas pejalan kaki pemerintah daerah perlu mempertimbangkan atau mengevaluasi kembali mengenai kebijakan fasilitas pejalan kaki mengingat dengan adanya beberapa keberadaan jembatan penyeberangan yang letaknya atau lokasinya tidak sesuai dengan kebutuhan dan tidak sesuai dengan fungsinya. Sehingga keberadaannya perlu mempertimbangkan berbagai aspek baik dari sisi tata ruang dan keselamatan pengguna jembatan penyeberangan orang. Selanjutnya fasilitas lainnya seperti trotoar dan zebra cross harus lebih diperhatikan kondisi agar berjalan sesuai dengan fungsinya. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru sebaiknya lebih memiliki sikap tegas dalam pengawasan terkait pengelola jembatan penyeberangan orang dan melakukan sanksi tegas terhadap penyalahgunaan fasilitas pejalan kaki seperti penertiban pedagang kaki lima di badan trotoar jalan dan pihak swasta yang tidak bertanggung jawab sebagai pengelola jembatan penyeberangan agar regulasi dari kebijakan tersebut sesuai dengan yang diharapkan terutama hak pejalan kaki dapat terpenuhi dengan baik. Terkait Kendala yaitu Standar Operasional Prosedur (SOP) Pemeliharaan yang masih belum tersedia, pihak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru segera untuk menyusun dan menyediakan Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk memberikan panduan yang jelas dalam pelaksanaan kebijakan, sehingga pelaksanaan kebijakan pemeliharaan fasilitas pejalan kaki ini dapat berjalan dengan efektif. Dalam hal ini pihak swasta juga tidak mengalami kendala dalam melakukan teknis perawatan dan pemeliharaan jembatan penyeberangan orang. Kemudian untuk masalah partisipasi masyarakat yang masih kurang, pemerintah daerah atau dinas terkait perlu melakukan sosialisasi mengenai penggunaan fasilitas pejalan kaki ini agar masyarakat mampu ikut serta dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Karena berdasarkan temuan penulis berdasarkan observasi lapangan masih banyak masyarakat masih belum paham penggunaan fasilitas tersebut dan merasa takut dan untuk menggunakan fasilitas tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul, wahab, Solichin. (2008). *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Edisi kedua. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Abidin, Said Zainal. (2004). *Kebijakan Publik*. Jakarta: Yayasan Pancur Siwah.
- Agustino, Leo. (2008). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta.
- Akib, H. (2010). *Implementasi kebijakan: apa, mengapa, dan bagaimana*. Jurnal Administrasi Publik, 1(1), 1-11. Universitas Negeri Makassar.
- Alfiansyah, K. (2018). *Strategi Pemerintah Kota Bandar Lampung Dalam Pemanfaatan Jembatan Penyeberangan Orang*. (Skripsi, Universitas Lampung, Bandar Lampung). Diperoleh dari: digilib.unila.ac.id
- Bedasari, H., & Maharani, S. (2020). Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 2017 Di Kabupaten Karimun. PUBLIKA: Jurnal Ilmu Administrasi Publik, 6(1), 11-23.

- Fransiska, E., & Asrida, W. (2019). Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 Mengenai Fasilitas Pejalan Kaki di Kota Pekanbaru Tahun 2018-2019. (Skripsi, Universitas Riau, Pekanbaru). Diperoleh dari: digilib.unri.ac.id.
- Indrion, S., Rusli, Z., & Yuliani, F. (2021). Implementasi Peraturan Daerah Provinsi Riau Nomor 18 Tahun 2013 Tentang Perlindungan Dan Pemberdayaan Penyandang Disabilitas Di Kota Pekanbaru. *Jurnal Sumber Daya Manusia Unggul (JSDMU)*, 1(2), 59-65.
- Kadji, Yulianto. (2015). *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik*. Gorontalo: Universitas Negeri Gorontalo Press.
- Lutfy, R., & Sujianto, S. (2017). *Implementasi Kebijakan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Kasus Pemeliharaan Pejalan Kaki Jalan Sudirman)* (Doctoral dissertation, Riau University).
- Mulyadi, Dedy. (2016). *Studi Kebijakan Publik dan Pelayanan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Nanda, S. L. (2023). *Implementasi Program Smart Village Di Provinsi Lampung (Studi di Dinas Pemberdayaan Masyarakat, Desa, dan Transmigrasi Provinsi Lampung)*. (Skripsi, Universitas Lampung, Bandar Lampung). Diperoleh dari: digilib.unila.ac.id.
- Nugroho, D. Riant. (2006). *Kebijakan Publik untuk Negara-negara Berkembang*. Jakarta: PT. Elex.
- Nugroho, Riant. (2017). *Public Policy*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 10 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Umum.
- Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 166 Tahun 2021 Tentang Kedudukan Dan Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru.
- Peraturan Walikota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 Tentang Kedudukan Dan Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Pekerjaan dan Perumahan Rakyat Kota Pekanbaru.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: PT Alfabet.
- Surat Edaran Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 18/SE/DB/2023 Tentang Pedoman Perencanaan Teknis Pejalan Kaki .
- Syaripudin, A. F., Nur, T., & Meigawati, D. (2020). *Komunikasi Kebijakan Publik Dalam Penyelenggaraan Reklame di Kota Sukabumi*. Publikauma: Jurnal Administrasi Publik Universitas Medan Area, 8(2), 82-86.
- Tahir, Arifin. (2015). *Kebijakan Publik & Transparansi Penyelenggaraan Pemerintah Daerah*. Jakarta: PT. Grafika Utama.
- Tanan, N. (2011). Fasilitas Pejalan Kaki. *Journal of Chemical Information and Modeling*, 53(9), 1689-1699.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Wahab, S. A. (2021). *Analisis kebijakan: dari formulasi ke penyusunan model-model implementasi kebijakan publik*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.
- Winarno, Budi. (2014). *Kebijakan Publik (Teori, Proses dan Studi Kasus)*, Yogyakarta: CAPS
- Yanto, F. (2022). *Evaluasi Efektifitas Jembatan Penyeberangan Bagi Pejalan Kaki Di Kota Pekanbaru (Studi Kasus: Jl. Tuanku Tambusai)* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau).