

PENGAWASAN KETERTIBAN LALU LINTAS
(Studi Kasus Tentang Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota
Pekanbaru)

TRAFFIC ORDER SUPERVISION
(Case Study on Congestion on Jalan HR. Soebrantas Pekanbaru City)

Mutiaranaifa Mardiyanti

Universitas Riau, Pekanbaru, Indonesia

E-mail: mutiaranaifa10@gmail.com

Abstrak: Pengawasan ketertiban lalu lintas (studi kasus tentang kemacetan di jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) merupakan suatu proses pemantauan kegiatan dalam menjamin kelancaran, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas, baik bagi kendaraan umum maupun kendaraan pribadi, Namun, realitas di lapangan menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara kebijakan yang tertulis dengan pelaksanaan di lapangan. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pengawasan dan faktor-faktor yang mempengaruhi pengawasan ketertiban lalu lintas (studi kasus tentang kemacetan di jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru). Metode yang digunakan penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus yang bersifat deskriptif, dengan teknik pengumpulan data observasi, wawancara, dan dokumentasi yang berhubungan dengan tujuan penelitian. Penelitian ini mengacu pada teori pengawasan T. Hani Handoko dalam M. Tri Prayoga (2018). Hasil penelitian menunjukkan pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas mengenai pengawasan belum optimal dikarenakan terdapat sejumlah permasalahan mendasar yang menghambat pengawasan, di antaranya adalah terbatasnya jumlah personel pengawas di lapangan, ketiadaan standar operasional prosedur (SOP) yang secara khusus mengatur mekanisme pengawasan terhadap kemacetan, serta lemahnya sistem pelaporan yang dilakukan tanpa struktur dan sistematis yang jelas. Penelitian ini menemukan bahwa terdapat tiga faktor yang menghambat pengawasan yaitu: 1) Kurangnya sumber daya manusia pada seksi pengawasan lalu lintas jalan, 2) Kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Satuan Polisi Pamong Praja dan Kepolisian, 3) Kurangnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas.

Kata Kunci: Pengawasan, Kemacetan, Ketertiban Lalu Lintas

Abstract: Traffic order supervision (case study of traffic congestion on Jalan Hr. Soebrantas, Pekanbaru City) is a process of monitoring activities to ensure smoothness, order, and traffic safety, both for public and private vehicles. However, the reality in the field shows a discrepancy between written policies and implementation in the field. The purpose of this study was to determine the supervision and factors that influence traffic order supervision (case study of traffic congestion on Jalan Hr. Soebrantas, Pekanbaru City). The method used is qualitative research with a descriptive case study approach, with data collection techniques of observation, interviews, and documentation related to the research objectives. This study refers to the supervision theory of T. Hani Handoko in M. Tri Prayoga (2018). The results of the study show that the supervision carried out by the Pekanbaru City Transportation Agency in the field of Traffic Engineering Management regarding supervision is not optimal because there are a number of fundamental problems that hinder supervision, including the limited number of supervisory personnel in the field, the absence of standard operating procedures (SOPs) that specifically regulate the mechanism for supervision of congestion, and the weakness of the reporting system which is carried out without a clear structure and systematics. This study found that there are three factors that hinder supervision, namely: 1) Lack of human resources in the road traffic supervision section, 2) Lack of coordination between the Pekanbaru City Transportation Agency, the Civil Service Police Unit and the Police, 3) Lack of public awareness of traffic.

Keywords: Supervision, Congestion, Traffic Order

PENDAHULUAN

Jalan merupakan salah satu prasarana utama dalam sistem transportasi yang berfungsi sebagai penghubung antar wilayah serta memfasilitasi pergerakan manusia, barang, dan jasa. Infrastruktur jalan yang memadai dan terkelola dengan baik menjadi penunjang utama bagi kelancaran aktivitas ekonomi, sosial dan pelayanan publik. Namun seiring dengan pesatnya pertumbuhan penduduk di berbagai wilayah terutama di kawasan perkotaan telah memberikan tekanan besar terhadap sistem transportasi yang ada. Salah satu laju pertumbuhan penduduk berada di Kota Pekanbaru. Jumlah penduduk Kota Pekanbaru pada tahun 2024 bersumber dari Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Pekanbaru, yaitu sebesar 1.167.599 jiwa yang terdiri dari 586.917 penduduk laki-laki dan 580.682 penduduk perempuan dengan rasio jenis kelamin sebesar 101,1.

Tabel 1.1 Data Jumlah Penduduk, Laju Pertumbuhan Penduduk

Kecamatan	Jumlah Pndduk (jiwa)	Laju Pertmbhan Pndduk per Tahun 2020-2024 (%)
Payung Sekaki	101.966	1,35
Tuahmadani	171.586	6,22
Binawidya	84.214	4,07
Bukit Raya	110.783	2,57
Marpoyan Damai	155.880	2,81
Tenayan Raya	120.292	3,30
Kulim	62.472	8,65
Limapuluh	45.936	0,55
Sail	26.348	1,66
Pekanbaru Kota	27.187	-0,06
Sukajadi	48.574	-0,20
Senapelan	38.700	-0,49

Kecamatan	Jumlah Pndduk (jiwa)	Laju Pertmbhan Pndduk per Tahun 2020-2024 (%)
Rumbai	104.970	2,57
Rumbai Barat	31.506	7,41
Rumbai Timur	37.185	4,53
Kota Pekanbaru	1.167.599	3,23

Sumber: BPS Kota Pekanbaru Dalam Angka 2025

Berdasarkan Tabel 1.1 dapat diketahui persentase penduduk jika dirinci menurut kecamatan, memperlihatkan bahwa kecamatan Tuahmadani, Marpoyan Damai, dan Tenayan Raya adalah wilayah dengan penduduk paling banyak. Jika dibagi dengan luas wilayah terlihat bahwa Kecamatan Sukajadi, Pekanbaru Kota dan Limapuluh memiliki kepadatan penduduk paling besar dibandingkan kecamatan lainnya. Pertumbuhan dan perkembangan wilayah merupakan indikator kemajuan suatu daerah. Seiring dengan meningkatnya aktivitas pembangunan terjadi pula peningkatan mobilitas penduduk dalam berbagai aspek kehidupan, seperti ekonomi, pendidikan, dan sosial. Kondisi ini mendorong peningkatan kebutuhan akan sarana transportasi. Salah satu dampak dari meningkatnya aktivitas penduduk adalah tingginya jumlah kendaraan bermotor khususnya sepeda motor roda dua yang menjadi moda transportasi utama bagi sebagian besar masyarakat. Pertumbuhan jumlah sepeda motor roda dua yang pesat tidak hanya mencerminkan meningkatnya daya beli masyarakat tetapi juga menunjukkan adanya ketergantungan tinggi terhadap kendaraan pribadi.

Tabel 1.2 Data Jumlah Kendaraan yang Membayar Pajak Dirinci Menurut Jenis

Kendaraan dan Pengguna di Kota Pekanbaru 2024

Jenis Kendaraan	Pengguna		
	Pribadi (Plat Hitam)	Dinas/Instansi (Plat Merah)	Umum (Plat Kuning)
Bus	56	3	285
Jeep	18.054	158	1
Light truck	1.158	8	1.261
Microbus	814	97	963
Minibus	139.129	1.389	441
Pick up	34.30	340	63
Sedan	4.24	54	59
Sepeda motor roda 2	340.185	3.533	-
Sepeda motor roda 3	8.61	89	18.138

Sumber: BPS Kota Pekanbaru Dalam Angka 2025

Berdasarkan Tabel 1.2 dapat diketahui bahwa Kota Pekanbaru memiliki keberagaman jenis kendaraan yang digunakan oleh masyarakat, instansi pemerintah dan pelaku transportasi umum. Jenis kendaraan yang paling mendominasi adalah sepeda motor roda dua dengan jumlah mencapai 340.185 unit yang digunakan secara pribadi (plat hitam), diikuti oleh kendaraan jenis minibus sebanyak 139.129 unit dan pick up sebanyak 34.300 unit. Angka tersebut mencerminkan tingginya ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi sebagai sarana utama mobilitas sehari-hari. Kota Pekanbaru memiliki beberapa jenis kendaraan diantaranya kendaraan sepeda motor roda 2, sepeda motor roda 3 (becak), angkutan massal (Trans Metro Pekanbaru), mobil pribadi, pick up, truk kecil, truk sedang, truk besar, bus kecil, bus sedang, bus besar, kereta tempelan dan kendaraan tidak bermotor. Adapun dalam hal ini, jumlah kendaraan berdasarkan data Pekanbaru Dalam Angka Tahun 2025 untuk kendaraan yang sudah melakukan pembayaran pajak

mencapai 530.966 unit kendaraan. Berikut adalah data terbaru mengenai jumlah kendaraan bermotor berdasarkan jenis di Kota Pekanbaru pada 3 Mei 2025 sesuai dengan data Electronic Registration and Identification (ERI) Korlantas Polri, sebagai berikut:

Tabel 1.3 Data Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Jenis di Kota Pekanbaru pada 3 Mei 2025 menurut ERI Korlantas Polri

Jumlah Kendaraan Bermotor	
Sepeda Motor	940,63 ribu unit
Mobil Penumpang	13,29 ribu unit
Mobil Bermuatan	88,33 ribu unit
Bus	3,411 uit
Kendaraan Khusus	71 unit

Sumber: Databoks

Berdasarkan Tabel 1.3 dapat diketahui data ini menunjukkan bahwa sepeda motor mendominasi jumlah kendaraan bermotor di Pekanbaru. Mencerminkan tingginya preferensi masyarakat terhadap moda transportasi yang lebih fleksibel dan ekonomis. Transportasi merupakan suatu hal yang penting karena merupakan sarana untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Ketika lalu lintas terganggu dan terjadi kemacetan, maka pergerakan masyarakat juga terhambat. Gangguan ini mengakibatkan terbuangnya bahan bakar dan waktu, serta dapat menyebabkan polusi udara. Transportasi merupakan salah satu permasalahan penting dalam kehidupan perkotaan karena berkaitan langsung dengan mobilitas masyarakat dan efisiensi aktivitas sehari-hari. Apabila permasalahan transportasi tidak ditangani secara optimal maka dampak negatifnya akan dirasakan langsung oleh masyarakat, seperti kemacetan, pemborosan waktu, peningkatan polusi, dan penurunan kualitas hidup. Sebaliknya apabila permasalahan transportasi dapat diselesaikan secara tepat dan berkelanjutan maka manfaatnya juga akan kembali kepada masyarakat dalam bentuk kelancaran mobilitas, efisiensi waktu tempuh

serta peningkatan kenyamanan dan keselamatan berlalu lintas.

Namun peningkatan jumlah kendaraan tersebut belum diimbangi oleh pengembangan dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan yang memadai sehingga menimbulkan ketidakseimbangan antara kapasitas jalan dan volume lalu lintas. Berikut data kapasitas jalan dan volume lalu lintas beserta titik kemacetan dan permasalahannya:

Tabel 1.4 Data Jumlah Kapasitas Jalan dan Volume Lalu Lintas di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru

No	Titik Kemacetan	Kapasitas Jalan (C)	Volume (smp/jam)	V/C Ratio
1.	Hr. Soebrantas (Tabek gadang) (Barat-Timur)	6270	5317	0,85
2.	Hr. Soebrantas (Depan awal brok)	6270	5279	0,84
3.	Hr. Soebrantas (Kualu)	6771	5736	0,85
4.	Hr. Soebrantas (Depan RSJ Tampan)	6771	5614	0,83
5.	Hr. Soebrantas (Depan Unri)	6771	5816	0,86
6.	Hr.	6771	5919	0,87

	Soebrantas (Depan WS Panam)			
--	-----------------------------	--	--	--

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Bidang MRL

Berdasarkan Tabel 1.4 dapat diketahui data volume lalu lintas dan kapasitas jalan di enam titik sepanjang Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru dapat disimpulkan bahwa tingkat kepadatan lalu lintas pada ruas jalan tersebut berada dalam kondisi mendekati jenuh. Hal ini tercermin dari rasio volume terhadap kapasitas jalan (V/C ratio) yang berkisar antara 0,83 hingga 0,87 menunjukkan bahwa volume lalu lintas hampir melampaui kapasitas jalan yang tersedia. Titik dengan rasio tertinggi terdapat di depan WS Panam dengan nilai 0,87, diikuti oleh depan Universitas Riau 0,86 dan Tabek Gadang 0,85. Kondisi ini menunjukkan potensi terjadinya kemacetan.

Adapun penyebab kemacetan di masing-masing titik umumnya didominasi oleh hambatan samping seperti keberadaan pedagang kaki lima dan parkir liar di bahu jalan. Hambatan ini secara langsung mempersempit ruang gerak kendaraan dan mengurangi kapasitas efektif jalan. Selain itu permukaan jalan yang bergelombang turut memperlambat laju kendaraan memicu antrean dan menurunkan kenyamanan berkendara. Faktor lainnya adalah penggunaan lajur kiri oleh kendaraan untuk memutar arah (*U-turn*) atau berbelok yang sering menimbulkan konflik pergerakan antar kendaraan dan menyebabkan penumpukan arus lalu lintas. Ketidakteraturan penggunaan lajur ini mengindikasikan kurangnya fasilitas lalu lintas dan pengawasan yang memadai.

Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru adanya keberadaan pedagang kaki lima dan parkir liar yang menggunakan trotoar dan bahu jalan. Secara ideal bahu jalan berfungsi sebagai ruang darurat serta sebagai

bagian dari sistem keselamatan jalan. Namun dalam kenyataannya bagian ini sering digunakan untuk berdagang atau tempat parkir kendaraan secara tidak resmi. Akibatnya ruang yang seharusnya digunakan oleh kendaraan menjadi sempit sehingga mengurangi kapasitas jalan dan memperlambat arus lalu lintas. Larangan memarkir kendaraan di badan jalan. Tertuang dalam peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 255 berbunyi: “Setiap pemilik kendaraan dilarang memarkir kendaraan di badan jalan yang mengubah fungsi jalan pada lokasi tertentu”.

Sementara itu di sisi lain, keberadaan Pak Ogah di berbagai titik putar balik (*U-turn*) juga menimbulkan keresahan di kalangan masyarakat. Hal ini tercermin dari sejumlah laporan yang masuk ke Dinas Perhubungan, yang menyatakan bahwa kehadiran Pak Ogah justru menjadi salah satu penyebab kemacetan lalu lintas.

Tabel 1.5 Data Jumlah Pak Ogah di sekitar *U-turn* Jalan Hr. Soebrantas Berdasarkan hasil observasi langsung

No	Lokasi	Jumlah
1.	<i>U-turn</i> depan Pesantren Babussalam	2
2.	<i>U-turn</i> depan Mesjid Nurul Huda	3
3.	<i>U-turn</i> depan Mesjid Abu Darda	2
4.	<i>U-turn</i> depan RS Jiwa Tampan	3
5.	<i>U-turn</i> depan Universitas Riau	1
6.	<i>U-turn</i> depan Waroeng Steak	2

Sumber: *Olahan Peneliti, 2025*

Berdasarkan Tabel 1.5 dapat diketahui Pak ogah ini mencerminkan dinamika sosial kota yang kompleks, di mana kekosongan dalam pelayanan transportasi formal (Dinas Perhubungan) sering kali diisi oleh aktor-aktor informal. Meski kehadiran mereka membantu pengendara, hal ini menimbulkan dilema dari sisi hukum dan keselamatan lalu lintas. Oleh karena itu, keberadaan Pak Ogah

perlu mendapatkan perhatian lebih lanjut dari pemerintah daerah.

Pada tanggal 25 Juli 2024 Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Riau melaksanakan apel bersama dengan 78 individu yang sebelumnya dikenal sebagai “pak ogah” yang kini direkrut sebagai sukarelawan pengatur lalu lintas (*Supletas*). Hal ini membuat masyarakat pro dan kontra. Kritik yang muncul berkaitan dengan kekhawatiran akan legitimasi para *Supeltas* dalam menjalankan fungsi yang sejatinya merupakan kewenangan petugas resmi, seperti Polisi Lalu Lintas atau Dinas Perhubungan. Selain itu, kekhawatiran akan potensi penyalahgunaan wewenang, pungli, dan tidak konsisten nya pelaksanaan tugas di lapangan juga menjadi sorotan. Beberapa laporan masyarakat menyebut bahwa kehadiran “Pak Ogah” justru memperparah kemacetan akibat cara mereka mengatur lalu lintas yang tidak sesuai standar.

Selanjutnya truk bertonase juga membuat kemacetan lalu lintas yang semakin parah. Berdasarkan berita (Cakaplah.com) DPRD Pekanbaru mendesak Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru untuk tertibkan truk bertonase besar di Jalan Hr.Soebrantas yang masih bebas melintas. Masyarakat mengeluhkan keberadaan truk-truk tersebut sering melintas di luar jam operasional yang telah di tentukan sehingga menyebabkan kemacetan dan membahayakan pengguna jalan lainnya. DPRD meminta Dinas Perhubungan untuk memperketat pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran ini guna menjadi keselamatan dan kelancaran lalu lintas di kawasan Hr. Soebrantas.

Pengaturan serta pengurusan masalah lalu lintas dan angkutan jalan raya di Kota Pekanbaru diberikan kewenangan kepada Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Tertuang dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru. Dapat diketahui Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru memiliki peran strategis dalam pengelolaan lalu lintas perkotaan, sebagaimana diamanatkan dalam Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Pekanbaru. Pada Pasal 266 ayat (2) huruf m disebutkan bahwa salah satu tugas utama Dinas Perhubungan adalah “Melaksanakan pengawasan, pengendalian, dan pengamanan lalu lintas di ruas-ruas jalan, persimpangan, serta pos-pos pengawasan dalam wilayah kota”.

Pelaksanaan tugas tersebut menjadi sangat penting dalam menjamin kelancaran, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas, baik bagi kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Secara ideal, petugas Dinas Perhubungan seharusnya hadir di titik-titik strategis seperti persimpangan dan ruas jalan yang rawan kemacetan, guna memastikan arus lalu lintas berjalan dengan tertib dan efisien. Keberadaan mereka tidak hanya dibutuhkan pada saat terjadi kemacetan, tetapi juga dalam kondisi lalu lintas lancar, guna mempertahankan ritme kelancaran tersebut serta mencegah potensi pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan.

Namun, realitas di lapangan menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara kebijakan yang tertulis dengan pelaksanaan di lapangan. Banyak titik rawan kemacetan yang tidak mendapatkan pengawasan secara optimal. Ketidakhadiran petugas di beberapa ruas jalan dan turut diikuti nya kurang sumber daya manusia seksi pengawasan lalu lintas menyebabkan kurangnya pengendalian terhadap perilaku pengguna jalan, yang berdampak pada meningkatnya pelanggaran lalu lintas dan memperparah kondisi kemacetan.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus yang bersifat deskriptif. Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti mendapatkan data-data informasi secara actual dan factual sebagai keperluan penelitian. Untuk memperoleh data dalam penelitian ini sebagai bahan untuk menjawab

semua permasalahan yang ada, maka penelitian ini dilakukan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru, yaitu untuk melihat pengawasan ketertiban lalu lintas (studi kasus tentang kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru yang beralamat di Jalan Abdul Rahman Hamid Komplek Perkantoran Tenayan Raya Gedung B.9 Lt. I dan II, Kecamatan Tenayan Raya.

Penentuan informan sebagai sumber data dilakukan melalui teknik *purposive sampling*, di mana unit atau individu dipilih untuk dimasukkan dalam sampel berdasarkan karakteristik khusus, pengetahuan, pengalaman, atau kriteria lainnya yang dapat memberikan informasi relevan untuk mencapai tujuan penelitian. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: Observasi, Wawancara, dan Dokumentasi. Analisis data yang peneliti lakukan menggunakan analisis triangulasi yaitu triangulasi sumber data.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas (Studi Kasus Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru)

Kota Pekanbaru khususnya di jalan Hr. Soebrantas terjadi fenomena kemacetan lalu lintas yang merupakan salah satu masalah signifikan yang perlu mendapatkan perhatian. Kepadatan penduduk yang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan urbanisasi, berdampak langsung pada jumlah kendaraan yang terus bertambah. Jalan Hr. Soebrantas yang merupakan salah satu jalan di Kota Pekanbaru sering mengalami kemacetan parah akibatnya tinggi kendaraan pribadi, angkutan umum, dan truk besar. Selain itu, tingginya volume kendaraan di ruas jalan arteri wilayah panam disebabkan oleh aktivitas masyarakat yang tinggi di kawasan tersebut. Keberadaan pusat

perbelanjaan seperti *Mall* Ramayana dan aktivitas pedagang kaki lima di sepanjang jalan telah menyebabkan hambatan samping yang signifikan seperti keluar masuknya kendaraan secara terus-menerus dan parkir liar sehingga memperparah kondisi kemacetan. Keberadaan pusat perbelanjaan, sekolah, dan universitas di sekitar jalan ini berkontribusi pada peningkatan kepadatan lalu lintas. Tingginya aktivitas di kawasan ini terutama pada jam-jam sibuk menyebabkan volume kendaraan meningkat akibatnya kapasitas jalan tidak mampu menampung seluruh kendaraan yang melintas sehingga terjadi kemacetan. Ketidaktertiban pengguna jalan serta kurangnya pengawasan lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mengenai Pengawasan turut memperburuk kondisi sehingga menjadikan masalah kemacetan semakin kompleks. Hasil penelitian mengenai Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas (Studi Kasus Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) merupakan hasil dari data dan fakta yang di peroleh langsung di lapangan serta disesuaikan dengan teori yang digunakan, yaitu Teori T. Hani Handoko dalam M. Gusti Prayoga (2018) ada empat indikator;

1. Standar alat ukur pengawasan

Standar alat ukur pengawasan dalam Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas (Studi Kasus Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) belum berjalan baik. Hal ini karena kurangnya kuantitas pengawas, pengawasan yang tidak merata dan tidak ada standar operasional prosedur (SOP) yang secara khusus mengatur pengawasan terkait kemacetan. Kurangnya jumlah pengawas memperburuk situasi pengaturan lalu lintas yang ada. Frekuensi pengawasan terhadap ketertiban lalu lintas di Jalan HR. Soebrantas perlu diterapkan sepanjang hari karena kemacetan dapat terjadi tidak hanya pada jam sibuk, tetapi juga pada waktu-waktu lainnya akibat pelanggaran pengendara atau gangguan lainnya. Selain itu, perlu adanya penyusunan SOP yang mengatur secara jelas mengenai

mekanisme pengawasan terhadap kemacetan.

2. Penilaian pengawasan

Penilaian Pengawasan dalam Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas (Studi Kasus Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) belum berjalan baik. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwa kurangnya akuntabilitas dalam laporan pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Laporan yang dilakukan secara langsung tanpa adanya laporan tertulis menunjukkan bahwa kurang jelasnya sistematika pelaporan yang dilakukan. Oleh karena itu penting bagi pihak yang melakukan penilaian pengawasan untuk memastikan bahwa setiap laporan yang disusun menggambarkan situasi yang sesungguhnya dan dapat dipertanggungjawabkan guna mendukung tercapainya tujuan pengelolaan lalu lintas yang optimal.

3. Perbandingan pelaksanaan kegiatan dengan standar dan analisa penyimpangan

Identifikasi penyimpangan yang terjadi di lapangan menjadi rumit untuk mengevaluasi efektivitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawab yang diemban oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru. Penyimpangan-penyimpangan tersebut dapat muncul dalam berbagai bentuk yang berdampak pada kinerja operasional serta kelancaran sistem transportasi. Salah satu bentuk penyimpangan yang dapat dilihat adalah keterlambatan dalam penanganan masalah kemacetan, keterlambatan ini disebabkan oleh kurangnya koordinasi antar instansi dan kurangnya penempatan personel yang bertugas di lapangan yang mana dapat memperburuk kondisi lalu lintas dan menambah tingkat kemacetan yang ada. Selain itu ketidaksesuaian dengan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru juga merupakan bentuk penyimpangan yang signifikan. Ketidaksesuaian ini dapat mencakup pengelolaan arus lalu lintas yang tidak sesuai dengan prosedur yang berlaku,

seperti tidak ketidakcocokan dalam penempatan petugas pengatur lalu lintas dan tidak diterapkannya langkah-langkah yang tetap pada waktu yang sesuai, penyimpangan lainnya yang terjadi kurangnya penegakan terhadap aturan lalu lintas yang dapat meningkatkan ketidakteraturan di lapangan.

4. Pengambilan tindakan koreksi

Pengambilan tindakan korektif dalam pengawasan ketertiban lalu lintas, khususnya dalam studi kasus kemacetan di Jalan HR. Soebrantas, Kota Pekanbaru, belum berjalan secara optimal. Meskipun demikian, secara keseluruhan telah terlihat adanya upaya yang terencana dan kolaboratif dari berbagai pihak dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas di wilayah tersebut.

Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bersama dengan instansi terkait telah menunjukkan pendekatan yang berbasis pada kajian dan evaluasi mendalam. Solusi yang ditawarkan tidak hanya bersifat reaktif, tetapi juga memiliki orientasi jangka panjang. Hal ini tercermin dari rencana pembangunan infrastruktur pendukung, seperti proyek flyover, yang diharapkan dapat menjadi solusi permanen dalam mengurai kemacetan yang kerap terjadi di Jalan HR. Soebrantas. Kolaborasi antara lembaga pemerintah daerah dengan para perencana proyek infrastruktur strategis menjadi faktor penting dalam menciptakan sistem lalu lintas yang lebih tertib dan efisien. Namun, upaya tersebut belum memberikan hasil nyata dalam jangka pendek. Proyek flyover yang direncanakan sebagai salah satu solusi utama baru akan beroperasi pada tahun 2026. Keterlambatan ini disebabkan oleh proses pembebasan lahan yang masih berlangsung serta tahap konstruksi yang baru akan dimulai pada tahun berjalan. Dengan demikian, selama masa transisi hingga flyover tersebut selesai dan

berfungsi, potensi kemacetan diperkirakan masih akan terus mengganggu aktivitas lalu lintas di kawasan tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat perencanaan jangka panjang yang cukup baik, perlu juga dilakukan tindakan korektif jangka pendek yang lebih efektif agar pengawasan dan pengendalian ketertiban lalu lintas dapat berjalan lebih maksimal.

Faktor Penghambat Dalam Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas (Studi kasus tentang kemacetan di Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru)

Faktor penghambat merupakan komponen yang terdapat dalam proses pengawasan yang dilaksanakan. Komponen ini mencakup berbagai permasalahan yang muncul dalam pelaksanaan pengawasan yang berpotensi menjadi hambatan terhadap keberhasilan pengawasan tersebut. Permasalahan dapat berasal dari faktor internal, pelaksana pengawasan, maupun objek yang diawasi. Berdasarkan wawancara dan observasi yang telah peneliti lakukan dengan pihak-pihak yang berkaitan Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas terkait Studi Kasus Kemacetan di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru ditemukan beberapa faktor yang menjadi penghambat dalam pelaksanaan pengawasan, antara lain sebagai berikut:

1. Kurangnya sumber daya manusia pada seksi pengawasan lalu lintas

Keterbatasan sumber daya manusia berdampak pada pengawasan ketertiban lalu lintas dalam mengatasi kemacetan. Jumlah petugas yang tidak memadai dibandingkan luasnya wilayah pengawasan mengakibatkan pengawasan yang kurang optimal sehingga penanganan kemacetan di titik-titik rawan termasuk di Jalan Hr. Soebrantas terhambat. Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bidang

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas bagian seksi pengawasan lalu lintas jalan menghadapi keterbatasan jumlah personel yang tersedia. Saat ini hanya sekitar 100 personel yang dapat disalurkan untuk menangani berbagai tugas pengawasan dan penataan lalu lintas di seluruh titik. Jumlah personel yang terbatas ini tentunya sangat mempengaruhi keberhasilan pengawasan lalu lintas karena mereka harus membagi waktu dan tenaga untuk mengawasi berbagai titik yang membutuhkan perhatian seperti persimpangan, jalan utama serta kawasan yang rawan kemacetan dan pelanggaran. Dengan hanya 100 personel yang tersedia untuk menangani seluruh titik pengawasan, otomatis beban kerja yang harus ditanggung oleh setiap petugas menjadi sangat besar. Pembagian tugas yang terjadi saat ini harus mencakup pengawasan di seluruh titik yang berpotensi kemacetan.

2. Kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Satuan Polisi Pamong Praja, dan Kepolisian

Masing-masing instansi memiliki tugas dan tanggung jawab yang berbeda, namun jika mereka tidak bekerja sama secara sinergis pengawasan dan penegakan aturan lalu lintas bisa menjadi tidak efektif. Tugas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru adalah merencanakan, mengatur dan mengawasi sistem transportasi termasuk manajemen arus lalu lintas, penyediaan fasilitas umum, perawatan infrastruktur transportasi seperti jalan dan rambu lalu lintas. Dapat dikatakan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru bertanggung jawab atas pengaturan jalur kendaraan, penempatan rambu lalu lintas serta pengawasan terhadap angkutan umum. Sementara Satuan Polisi Pamong Praja lebih fokus pada penertiban pelanggaran yang berkaitan dengan ketertiban umum termasuk menegakkan aturan terkait pelanggaran yang berhubungan dengan ruang publik seperti parkir liar dan

pedagang kaki lima (PKL) yang mengganggu lalu lintas, Namun dari informasi masyarakat bahwa sudah lama tidak pernah Satuan Polisi Pamong Praja melakukan penertiban pada pedagang kaki lima (PKL).

Sedangkan Kepolisian memiliki peran yang sangat penting dalam penegakan hukum di bidang lalu lintas, khususnya dalam hal penerapan sanksi dan pengaturan arus kendaraan. Kepolisian bertanggung jawab untuk memastikan bahwa seluruh pengguna jalan mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku serta bertindak tegas terhadap pelanggaran yang dapat menyebabkan kemacetan maupun kecelakaan. Dalam konteks kemacetan di Jalan HR. Soebrantas, keterlibatan aktif dari kepolisian sangat dibutuhkan untuk mengatur kelancaran arus lalu lintas, terutama pada jam-jam sibuk dan di titik-titik rawan kemacetan. Penempatan personel lalu lintas di persimpangan padat serta penerapan sistem tilang elektronik (ETLE) merupakan beberapa bentuk upaya konkret dari pihak kepolisian. Namun, efektivitas langkah tersebut masih memerlukan evaluasi berkelanjutan serta koordinasi yang erat dengan instansi lain.

3. Kurangnya kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas

Berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang dilakukan oleh peneliti, ditemukan bahwa kemacetan lalu lintas di Jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru merupakan persoalan kompleks yang disebabkan oleh berbagai faktor baik struktural maupun non-struktural. Faktor struktural yang dominan meliputi peningkatan jumlah kendaraan, pertumbuhan penduduk yang tidak diimbangi dengan penambahan infrastruktur jalan serta penggunaan jalan oleh kendaraan bewrat yang tidak sesuai dengan kapasitas jalan. Sementara itu faktor non-struktural lebih bersumber pada perilaku masyarakat yang cenderung melanggar aturan lalu lintas. Wawancara

dengan Kepala Bidang Manajemen Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru menegaskan bahwa kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas sangat rendah. Masyarakat kerap melakukan pelanggaran seperti melawan arus, parkir sembarangan hingga tidak mematuhi rambu lalu lintas. Pelanggaran ini secara langsung berkontribusi terhadap kemacetan serta menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas. Hal ini dibuktikan dengan pernyataan beliau yang menyebutkan bahwa pelanggaran arus kendaraan di sekitar u-turn Putri Tujuh sangat tinggi sehingga perlu dilakukan penutupan akses sebagai upaya penertiban.

Selain itu, wawancara dengan pedagang kaki lima juga mengungkapkan bahwa meskipun para pedagang menyadari bahwa berjualan di bahu jalan adalah tindakan yang melanggar aturan mereka tetap melakukannya demi kebutuhan ekonomi. Fenomena ini menunjukkan adanya dilema antara penegakan hukum dan pemenuhan kebutuhan hidup masyarakat. Maka itu dari penanganan terhadap pedagang kaki lima tidak bisa dilakukan secara represif semata melainkan harus diiringi dengan solusi alternatif seperti penyediaan lokasi berjualan yang legal dan layak.

Petugas lapangan dari Dinas Perhubungan juga menyoroti karakteristik sosial masyarakat sebagai faktor kunci dalam menciptakan lalu lintas yang tertib. Disiplin dan kepatuhan terhadap aturan bukan hanya tugas aparat tetapi memerlukan kesadaran dari setiap individu pengguna jalan. mengingat bahwa melakukan pengawasan 24 jam tetap saja akan ada celah bagi pelanggar untuk melakukan tindakan. Wawancara dengan masyarakat juga memperlihatkan adanya kecenderungan untuk melakukan pelanggaran lalu lintas khususnya

melawan arus demi efisiensi waktu dan jarak tempuh. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar pelanggaran tidak semata-mata karena ketidaktahuan tetapi karena adanya pilihan sadar untuk mengabaikan aturan demi kemudahan pribadi. Keputusan untuk melawan arus dilakukan dengan alasan praktis padahal tindakan tersebut sangat berbahaya dan dapat mengganggu keselamatan pengguna jalan.

SIMPULAN

Kesimpulan yang dapat ditarik dari temuan penelitian dan pembahasan yang peneliti lakukan:

1. Hasil penelitian ini menemukan bahwa pengawasan ketertiban lalu lintas (studi kasus tentang kemacetan di jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) belum berjalan secara optimal. Terdapat sejumlah permasalahan mendasar yang menghambat pengawasan, di antaranya adalah terbatasnya jumlah personel pengawas di lapangan, ketiadaan standar operasional prosedur (SOP) yang secara khusus mengatur mekanisme pengawasan terhadap kemacetan, serta lemahnya sistem pelaporan yang dilakukan tanpa struktur dan sistematika yang jelas. Penyimpangan-penyimpangan dalam pengawasan juga teridentifikasi melalui lambatnya respons terhadap permasalahan kemacetan yang muncul. Hal ini disebabkan oleh kurangnya koordinasi antar lembaga yang memiliki peran dalam pengelolaan lalu lintas serta penempatan personel yang belum mempertimbangkan titik-titik krusial penyebab kemacetan. Selain itu, ketidaksesuaian pelaksanaan pengawasan dengan SOP yang telah ditetapkan turut memperparah ketidakefektifan upaya pengendalian lalu lintas. Meskipun terdapat perencanaan jangka panjang yang menunjukkan arah kebijakan yang baik seperti pembangunan flyover dan infrastruktur pendukung

lainnya, upaya tersebut belum dapat memberikan dampak langsung dalam jangka pendek. Oleh karena itu, diperlukan tindakan korektif yang bersifat segera dan berorientasi pada solusi jangka pendek yang lebih konkret, seperti perbaikan tata kelola pengawasan, peningkatan kapasitas petugas di lapangan, dan pemantapan koordinasi lintas sektor. Dengan demikian, pengawasan dan pengendalian ketertiban lalu lintas dapat berjalan lebih maksimal dan mampu menjawab tantangan kemacetan yang terjadi secara nyata di lapangan.

2. Hasil penelitian ini menemukan bahwa terdapat tiga faktor yang menghambat pengawasan ketertiban lalu lintas (studi kasus tentang kemacetan di jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru) yaitu faktor pertama, kurangnya sumber daya manusia pada seksi pengawasan lalu lintas jalan, faktor kedua kurangnya koordinasi antara Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru, Satuan Polisi Pamong Praja dan Kepolisian, Faktor terakhir kurangnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi aturan lalu lintas dan tata cara berkendara yang benar juga menjadi faktor yang mempengaruhi dalam pengawasan sehingga terjadinya kemacetan dan pelanggaran lalu lintas. Seperti pelanggaran melawan arus, parkir sembarangan. Pedagang kaki lima (PKL) sangat berkontribusi besar menyebabkan terjadinya kelancaran arus lalu lintas yang pada akhirnya memperburuk kemacetan.

Peneliti memberikan saran yang jika dianggap perlu untuk dapat dijadikan bahan masukan tentang pengawasan ketertiban lalu lintas (studi kasus tentang kemacetan di jalan Hr. Soebrantas Kota Pekanbaru), sebagai berikut:

1. Diharapkan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru khususnya pada bidang manajemen dan rekayasa lalu lintas mengenai seksi pengawasan lalu lintas jalan perlu merumuskan standar operasional prosedur (SOP) yang secara khusus mengatur pengawasan kemacetan.

SOP ini harus mencakup pembagian peran lintas instansi, durasi respon, alur komunikasi dan indikator kinerja. Pasang kamera pengawas (CCTV) di titik strategis untuk pemantauan real-time yang terintegrasi ke pusat kontrol Dinas Perhubungan serta gunakan sistem traffic light adaptif berbasis sensor yang mampu menyesuaikan waktu lampu hijau berdasarkan kepadatan lalu lintas.

2. Disarankan Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru mengingat keterbatasan jumlah personel yang dimiliki, dapat mengambil langkah strategis untuk memanfaatkan teknologi informasi, seperti CCTV lalu lintas, dashboard monitoring, dan sistem pelaporan online untuk membantu pemantauan secara cepat dan efisien. Selain itu Dinas Perhubungan bekerjasama dengan instansi terkait seperti kepolisian untuk melaksanakan peningkatan penyuluhan dan edukasi kepada masyarakat tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell John and Creswell David. (2023). Research Design, Qualitative, Quantitative and Mixed Methods Approaches. In *SAGE Publications, Inc.: Vol. Sixth Edit* (Issue 1). <https://medium.com/@arifwicaksanaa/pengetahuan-use-case-a7e576e1b6bf>
- Fadhlurrahman, I. (2025). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Pekanbaru (3 Mei 2025)*. <https://databoks.katadata.co.id/transparansi-logistik/statistik/c1f3a490d7c0e8e/jumlah-kendaraan-bermotor-di-kota-pekanbaruhari-ini>
- Handoko, T. H. (2016). *Manajemen* (Edisi Kedu). BPFE-YOGYAKARTA.
- Pekanbaru, B. (2025). Kota Pekanbaru dalam Angka 2025. In *Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru* (Vol. 21). <https://pekanbarukota.bps.go.id/Peraturan-Daerah-Kota-Pekanbaru-Nomor-2-Tahun-2009-Tentang-Lalu-Lintas-dan-Angkutan-Jalan-di-Kota-Pekanbaru>.

(2009).

Prayoga, M. G. (2018). *Pengaruh Disiplin dan Pengawasan Terhadap Kinerja Karyawan PT. Perkebunan Nusantara III (Persero) Medan*.
<http://repository.umsu.ac.id/handle/123456789/8764>.