

**IMPLEMENTASI PASAL 19 AYAT (2) PERATURAN WALI KOTA  
PEKANBARU NOMOR 94 TAHUN 2016 TERHADAP KINERJA  
DINAS PEKERJAAN UMUM DAN PENATAAN RUANG DALAM  
PRESERVASI JALAN DI KOTA PEKANBARU**

**Nilam Kencana Putri<sup>1</sup>, Gusliana HB<sup>2</sup>, Zulwisman<sup>3</sup>**

[nilam.kencana1859@student.unri.ac.id](mailto:nilam.kencana1859@student.unri.ac.id)<sup>1</sup>, [gusliana.hb@lecturer.unri.ac.id](mailto:gusliana.hb@lecturer.unri.ac.id)<sup>2</sup>, [zoeldosen@gmail.com](mailto:zoeldosen@gmail.com)<sup>3</sup>  
**Universitas Riau**

**Abstrak**

Pekanbaru sebagai salah satu kota berkembang menghadapi berbagai permasalahan infrastruktur jalan yang memerlukan upaya preservasi secara optimal. Preservasi jalan merupakan bagian penting dalam menjaga kualitas, keamanan, dan kenyamanan pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 terhadap kinerja Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam preservasi jalan di Kota Pekanbaru. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum sosiologis dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi yang berkaitan dengan pelaksanaan preservasi jalan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi peraturan tersebut belum berjalan secara optimal karena masih terdapat kendala seperti keterbatasan anggaran, kurangnya pengawasan, serta kerusakan jalan yang terjadi secara berulang. Selain itu, koordinasi antarinstansi dan partisipasi masyarakat juga memengaruhi efektivitas pelaksanaan preservasi jalan. Meskipun demikian, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang telah melakukan berbagai upaya perbaikan dan pemeliharaan jalan guna meningkatkan kualitas infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru. Kesimpulan penelitian ini adalah implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 belum terlaksana secara maksimal sehingga diperlukan peningkatan pengawasan, dukungan anggaran, dan koordinasi antar pihak terkait agar preservasi jalan dapat berjalan lebih efektif.

**Kata Kunci:** implementasi kebijakan, preservasi jalan, kinerja dinas, infrastruktur jalan.

**Abstract**

*Pekanbaru as one of the developing cities faces various road infrastructure problems that require optimal preservation efforts. Road preservation is an important aspect in maintaining the quality, safety, and comfort of road users. This study aimed to determine the implementation of Article 19 Paragraph (2) of Pekanbaru Mayor Regulation Number 94 of 2016 on the performance of the Public Works and Spatial Planning Office in road preservation in Pekanbaru City. The research method used was sociological legal research with a descriptive qualitative approach. Data were obtained through interviews, observations, and documentation related to the implementation of road preservation. The results showed that the implementation of the regulation had not been carried out optimally due to several obstacles, such as limited budget, lack of supervision, and recurring road damage. In addition, inter-agency coordination and community participation also affected the effectiveness of road preservation implementation. Nevertheless, the Public Works and Spatial Planning Office has made various efforts in road repair and maintenance to improve the quality of road infrastructure in Pekanbaru City. The conclusion of this study is that the implementation of Article 19 Paragraph (2) of Pekanbaru Mayor Regulation Number 94 of 2016 has not been fully optimized, therefore improvements in supervision, budget support, and coordination among related parties are needed so that road preservation can be carried out more effectively.*

**Keywords:** policy implementation, road preservation, agency performance, road infrastructure.

## PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur merupakan elemen penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Jalan sebagai sarana transportasi utama memiliki peran vital dalam mobilitas masyarakat serta distribusi barang dan jasa. Namun, tingginya laju pertumbuhan kendaraan tidak diimbangi dengan kualitas infrastruktur jalan yang memadai, yang berakibat pada meningkatnya jumlah ruas jalan rusak dan membahayakan keselamatan pengguna jalan.

Dalam konteks pemeliharaan infrastruktur jalan, digunakan istilah preservasi jalan karena merupakan istilah resmi dalam dokumen teknis serta pelaksanaan tugas oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Istilah ini memiliki cakupan yang lebih komprehensif dibandingkan dengan ‘pemeliharaan jalan’ secara umum, karena mencakup upaya sistematis untuk mempertahankan kondisi jalan agar tetap berfungsi optimal selama umur rencana. Dengan demikian, preservasi jalan dimaknai sebagai kegiatan untuk menjaga kondisi jalan agar tetap melayani lalu lintas sesuai tingkat pelayanan yang direncanakan.

Secara yuridis, penyelenggaraan jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yang menegaskan bahwa pemerintah pusat dan pemerintah daerah bertanggung jawab terhadap pembangunan dan pemeliharaan jalan. Hal ini dinyatakan dalam Pasal 6 ayat (1), yang berbunyi:

“Pemerintah dan pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya bertanggung jawab atas penyelenggaraan jalan.”

Selanjutnya, Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan Jalan memberikan pedoman teknis pelaksanaan pemeliharaan jalan, yang mencakup pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, dan rehabilitasi jalan sesuai tingkat kerusakan. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 2 ayat (1) yang berbunyi:

“Pemeliharaan jalan dilakukan dalam bentuk pemeliharaan rutin, pemeliharaan berkala, dan rehabilitasi jalan.”

Di tingkat daerah, pelaksanaan kegiatan preservasi jalan merupakan tanggung jawab Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kota Pekanbaru. Kewenangan ini diatur dalam Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016, khususnya Pasal 19 ayat (2) yang memuat tugas dan fungsi dari Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan di bawah Bidang Bina Marga.

Ditegaskan dalam Pasal 19 ayat (2) huruf b, c, dan d Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016, bahwa Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan memiliki fungsi:

“Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyelenggarakan fungsi:

- a. Perumusan dan pelaksanaan kegiatan yang berkenaan dengan preservasi jalan dan jembatan;
- b. Pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan;
- c. Pelaksanaan pengendalian dan pengawasan terhadap pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan.”

Namun demikian, meskipun kewenangan tersebut telah diatur secara rinci dalam Pasal 19 ayat (2), dalam praktik pelaksanaannya masih terdapat sejumlah permasalahan yang cukup signifikan. Kondisi jalan yang tidak mantap mencapai lebih dari 24% dari total panjang jalan di Kota Pekanbaru menunjukkan adanya indikasi pelaksanaan preservasi yang belum optimal. Permasalahan seperti keterlambatan penanganan kerusakan jalan, kualitas pekerjaan yang rendah, hingga kurangnya pengawasan terhadap rekanan pelaksana, menjadi bukti bahwa pelaksanaan fungsi Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan sebagaimana tercantum dalam huruf b (perumusan dan pelaksanaan kegiatan), c (pelaksanaan), dan d (pengawasan) belum berjalan secara efektif.

Fungsi-fungsi tersebut menjadi indikator penting dalam menilai sejauh mana implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 berdampak terhadap kinerja Dinas PUPR Kota Pekanbaru. Preservasi jalan bukan hanya kegiatan teknis rutin, melainkan bagian integral dari struktur dan fungsi perangkat daerah dalam pengelolaan infrastruktur kota. Pengelolaan tata ruang dan infrastruktur merupakan kewajiban yang melekat pada pemerintah daerah dalam kerangka otonomi daerah dan perencanaan wilayah.

Dalam sistem jaringan jalan di Indonesia, klasifikasi jalan dibedakan menjadi jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kota/kabupaten. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, pengelolaan jalan disesuaikan dengan kewenangan pemerintah pusat dan daerah. Jalan nasional merupakan jalan strategis yang pengelolaannya berada di bawah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Jalan provinsi menjadi tanggung jawab pemerintah provinsi dan menghubungkan ibu kota provinsi dengan kabupaten/kota di wilayahnya. Sementara itu, jalan kota atau kabupaten menjadi tanggung jawab pemerintah kota/kabupaten melalui dinas teknis terkait, dalam hal ini Dinas PUPR.

Berdasarkan informasi dari hasil wawancara dengan Bapak Junaidi, selaku Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan Dinas PUPR Kota Pekanbaru, diketahui bahwa total panjang jalan di Kota Pekanbaru saat ini mencapai 1.035,07 km. Kerusakan jalan umumnya disebabkan oleh beberapa faktor, seperti usia aspal yang telah melewati umur rencana teknis, sistem drainase yang tidak berfungsi secara optimal, serta curah hujan yang tinggi yang mempercepat kerusakan perkerasan jalan.

Berdasarkan data yang didapatkan dari Dinas PUPR Kota Pekanbaru, tingkat kerusakan jalan Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1 Tingkat Kerusakan Jalan Kota Pekanbaru

Kategori Kondisi Jalan	Panjang Jalan (km)	Persentase (%)
Kerusakan Ringan	138,17	13,35
Kerusakan Berat	112,14	10,83
<b>Total Kondisi Tidak Mantap</b>	<b>250,31</b>	<b>24,18</b>

Sumber: Data Dinas PUPR Kota Pekanbaru Tahun 2025

Kerusakan terbanyak tercatat terjadi di Kecamatan Binawidya, yang menjadi wilayah dengan alokasi perbaikan jalan tertinggi dengan total anggaran lebih dari Rp10 miliar rupiah. Ruas jalan dengan kerusakan tertinggi di Kecamatan ini meliputi Jalan Srikandi, Jalan Sekuntum Raya, Jalan Rajawali Sakti, Jalan Bima I, dengan rincian sebagai berikut:

Tabel 2 Ruas Jalan dengan Kerusakan Tertinggi Kecamatan Binawidya

No	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (km)	% Rusak Ringan	% Rusak Berat
1	Jalan Srikandi	2,44	28,69%	4,10%
2	Jalan Sekuntum Raya	1,00	40,00%	10,00%
3	Jalan Rajawali Sakti	4,40	11,36%	2,27%
4	Jalan Bima I	0,54	-	100%

Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025

Dengan demikian, penelitian ini memusatkan perhatian pada Kecamatan Binawidya karena merupakan representasi konkret untuk menilai sejauh mana implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 telah berjalan. Jika pada kecamatan dengan anggaran terbesar saja masih ditemukan kerusakan signifikan, maka dapat diasumsikan bahwa permasalahan implementasi juga berpotensi terjadi di kecamatan lainnya. Oleh sebab itu, evaluasi implementasi pasal tersebut di Kecamatan Binawidya dianggap paling relevan dan mampu memberikan gambaran yang komprehensif mengenai

kinerja Dinas PUPR Kota Pekanbaru dalam kegiatan preservasi jalan. Ketiga fungsi utama yakni perumusan dan pelaksanaan kegiatan, pelaksanaan pekerjaan, serta pengawasan, belum berjalan secara efektif, sebagaimana terlihat dari masih tingginya persentase kerusakan jalan dan keluhan masyarakat terhadap kualitas penanganan. Hal ini menjadikan evaluasi implementasi pasal tersebut sebagai hal yang mendesak dalam kerangka hukum administrasi negara, baik melalui teori good governance, teori otonomi daerah, maupun teori pembuatan pemerintah yang menekankan pentingnya setiap tindakan pejabat publik senantiasa tunduk pada hukum dan dapat dipertanggungjawabkan secara yuridis.

Penelitian terdahulu yang dijadikan rujukan oleh penulis adalah skripsi karya Karlina Oktavia Harahap, mahasiswa Program Studi Administrasi Negara, Fakultas Ekonomi dan Ilmu Sosial, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau (2024) yang berjudul “Strategi Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru dalam Perbaikan Infrastruktur Jalan di Kota Pekanbaru.” Fokus penelitian Karlina adalah mengidentifikasi strategi Dinas PUPR dalam meningkatkan kualitas jalan di Kota Pekanbaru melalui pendekatan administrasi publik menggunakan teori Geoff Mulgan. Peneliti menyoroti kendala internal dan eksternal seperti keterbatasan anggaran, sumber daya manusia, dan kondisi cuaca sebagai hambatan dalam pelaksanaan strategi.

Dalam penelitian ini, penulis lebih memfokuskan pada implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 sebagai dasar hukum teknis yang mengatur kinerja Dinas PUPR dalam pelaksanaan preservasi jalan di Kota Pekanbaru. Adapun perbedaan dengan penelitian terdahulu terletak pada pendekatan dan fokus kajiannya. Penelitian ini menggunakan pendekatan hukum administrasi negara, yang tidak hanya menelaah strategi dan hambatan pelaksanaan di lapangan, tetapi juga mengkaji aspek legalitas, efektivitas, dan akuntabilitas implementasi regulasi daerah tersebut.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis akan memfokuskan pembahasan masalah dengan judul Implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 Terhadap Kinerja Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Preservasi Jalan Di Kota Pekanbaru.

## **METODE PENELITIAN**

Menggunakan jenis penelitian hukum sosiologis yaitu penelitian terhadap efektivitas hukum yang sedang berlaku. Penelitian ini dilakukan dengan jenis penelitian yang digunakan adalah yuridis sosiologi (penelitian hukum empiris) yaitu studi – studi empiris untuk menemukan teori – teori mengenai proses bekerjanya hukum dalam masyarakat.<sup>29</sup>

Wawancara dalam penelitian ini akan dilakukan dengan pihak-pihak yang memiliki tugas dan tanggung jawab dalam implementasi peraturan tersebut, yaitu: Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan Dinas PUPR Kota Pekanbaru, Kepala Seksi Ketentraman dan Ketertiban Kecamatan Binawidya Kota Pekanbaru, Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru dan masyarakat Kecamatan Binawidya Kota Pekanbaru sebagai pengguna jalan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **A. Implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 terhadap kinerja Dinas PUPR dalam preservasi jalan di Kota Pekanbaru**

Implementasi kebijakan pada dasarnya merupakan tahap pelaksanaan dari suatu keputusan pemerintah yang bertujuan mewujudkan sasaran kebijakan melalui program dan kegiatan konkret di lapangan. Proses implementasi memerlukan dukungan komunikasi, sumber daya, dan struktur birokrasi yang efektif agar pelaksana kebijakan dapat bekerja sesuai peraturan yang berlaku.<sup>70</sup> Dalam penelitian ini, Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor

94 Tahun 2016 menjadi acuan bagi Dinas PUPR Kota Pekanbaru dalam menjalankan

fungsi preservasi jalan dan jembatan di wilayahnya.

Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 menugaskan Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan pada Dinas PUPR Kota Pekanbaru untuk melaksanakan tiga fungsi utama, yaitu: (b) perumusan dan pelaksanaan kegiatan preservasi jalan dan jembatan; (c) pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan; serta (d) pengendalian dan pengawasan pelaksanaan preservasi jalan dan jembatan. Analisis implementasi pada bagian ini disusun secara tegas dengan memetakan temuan lapangan ke dalam ketiga fungsi tersebut.

#### 1. Perumusan dan Pelaksanaan Kegiatan Preservasi Jalan

Perumusan dan Pelaksanaan kegiatan preservasi jalan dilakukan melalui mekanisme perencanaan daerah yang bersumber dari Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang), usulan kepala daerah, serta aspirasi masyarakat yang dihimpun melalui DPRD. Usulan kegiatan Dinas PUPR selanjutnya dibahas bersama Tim Anggaran Pemerintah Daerah (TAPD) dan diformalkan dalam dokumen KUA-PPAS yang disahkan melalui rapat paripurna DPRD. Mekanisme ini menunjukkan bahwa perumusan kegiatan telah memiliki legitimasi anggaran dan prosedural yang jelas.<sup>71</sup>

Dalam praktiknya, perumusan kegiatan juga didasarkan pada data kondisi jalan dan tingkat urgensi penanganan. Data Dinas PUPR menunjukkan bahwa dari total 1.035,07 km jalan di Kota Pekanbaru, terdapat 250,31 km (24,18%) yang berada dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat. Kondisi ini menuntut penetapan skala prioritas agar keterbatasan anggaran dapat diarahkan pada ruas jalan dengan dampak sosial dan ekonomi paling besar.

Untuk memberikan gambaran yang lebih jelas mengenai kondisi jalan di Kota Pekanbaru, berikut disajikan rincian secara keseluruhan. Rincian

kondisi jalan Kota Pekanbaru secara keseluruhan dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1  
Kondisi Jalan di Kota Pekanbaru

Kondisi Jalan	Panjang (km)	Persentase
Baik	677,84	65,49 %
Sedang	106,91	10,33 %
Rusak Ringan	138,17	13,35 %
Rusak Berat	112,14	10,83 %
<b>Total</b>	<b>1.035,06</b>	<b>100 %</b>

Sumber: Data olahan Dinas PUPR Kota Pekanbaru

Berdasarkan data di atas, terlihat bahwa masih terdapat jalan dengan kondisi rusak ringan sepanjang 138,17 km (13,35%) dan rusak berat sepanjang 112,14 km (10,83%). Persentase ini menunjukkan bahwa hampir seperempat jaringan jalan memerlukan tindakan perbaikan dan pemeliharaan yang serius. Kondisi ini menjadi tantangan bagi Dinas PUPR dalam melaksanakan tugasnya, terutama terkait implementasi program preservasi jalan agar kerusakan tidak semakin meluas dan mengganggu mobilitas masyarakat.

Kecamatan Binawidya ditetapkan sebagai salah satu wilayah prioritas karena memiliki tingkat kerusakan relatif tinggi dan peran strategis sebagai kawasan pendidikan dan aktivitas ekonomi.

Data mengenai panjang ruas jalan dan tingkat kerusakan masing-masing ruas disajikan pada tabel berikut:

Tabel 2  
Ruas Jalan dengan Kerusakan Tertinggi Kecamatan Binawidya

No	Nama Ruas Jalan	Panjang Ruas (km)	% Rusak Ringan	% Rusak Berat
1	Jalan Srikandi	2,44	28,69%	4,10%
2	Jalan Sekuntum Raya	1,00	40,00%	10,00%
3	Jalan Rajawali Sakti	4,40	11,36%	2,27%
4	Jalan Bima I	0,54	-	100%

Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025

Menurut penjelasan Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan Dinas PUPR Kota Pekanbaru, Bapak Junaidi, seluruh ruas jalan pada dasarnya menjadi prioritas, namun terdapat beberapa yang bersifat ‘terprioritas’. Penilaian ini mempertimbangkan tingkat intensitas kendaraan, keberadaan fasilitas publik seperti sekolah, rumah ibadah, dan pasar, serta peran ruas jalan terhadap aktivitas ekonomi masyarakat. Oleh karena itu, ruas-ruas jalan yang berada di kawasan pusat ekonomi dan pendidikan mendapatkan penanganan lebih awal dibandingkan wilayah lainnya.

Selain mempertimbangkan aspek teknis dan urgensi kerusakan, Dinas PUPR juga menekankan pentingnya koordinasi dengan masyarakat setempat. Partisipasi warga melalui laporan kondisi jalan dan saran prioritas menjadi salah satu masukan dalam menentukan ruas yang harus mendapatkan penanganan lebih cepat. Hal ini bertujuan agar alokasi anggaran dan pelaksanaan preservasi jalan lebih tepat sasaran dan responsif terhadap kebutuhan nyata di lapangan.

Berdasarkan hasil penelitian dan wawancara yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa fungsi Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan dalam perumusan dan pelaksanaan kegiatan yang berkenaan dengan preservasi jalan secara prosedural diarahkan melalui mekanisme perencanaan dan penganggaran daerah yang berlaku. Proses tersebut diupayakan secara bertahap melalui forum Musrenbang, pembahasan bersama TAPD, hingga penyusunan KUA-PPAS sebagai syarat administratif sebelum persetujuan dalam rapat paripurna DPRD.

Tahapan ini diposisikan sebagai persyaratan formal sebelum kebijakan diturunkan ke dalam bentuk pengerjaan fisik di lapangan. Namun, keberadaan landasan formal ini belum sepenuhnya menjamin bahwa hasil perumusan tersebut mampu menjawab seluruh kebutuhan preservasi jalan secara merata, mengingat masih adanya kesenjangan antara dokumen perencanaan dengan realitas kondisi jalan saat ini.

Keberhasilan implementasi Pasal 19 ayat (2) ini tidak dapat hanya diukur melalui kepatuhan terhadap tahapan administratif semata. Oleh karena itu, efektivitas kinerja Dinas PUPR secara substansial akan sangat ditentukan pada tahap pelaksanaan fisik dan pengawasan yang akan dibahas pada bagian berikutnya.

## 2. Pelaksanaan Kegiatan Preservasi Jalan

Pelaksanaan kegiatan preservasi jalan dan jembatan di Kota Pekanbaru dilakukan melalui dua mekanisme, yaitu swakelola dan tender (lelang). Mekanisme swakelola digunakan untuk pekerjaan berskala kecil hingga menengah agar penanganan dapat dilakukan lebih cepat, sedangkan pekerjaan berskala besar atau yang memerlukan peralatan khusus dilaksanakan melalui tender dengan melibatkan pihak ketiga.

Efektivitas implementasi Pasal 19 Ayat (2) Perwako Pekanbaru No. 94 Tahun 2016 tidak hanya diukur dari aspek ketaatan administratif melainkan juga melalui indikator respons pemerintah terhadap laporan kerusakan jalan. Persepsi masyarakat menjadi

parameter untuk mengevaluasi apakah regulasi preservasi tersebut telah direalisasikan menjadi tindakan nyata yang akuntabel. Adapun tingkat penilaian masyarakat terhadap aspek kecepatan penanganan tersebut terangkum dalam tabel berikut:

Tabel 3

Tingkat Penilaian Masyarakat terhadap Kecepatan Penanganan Jalan Rusak oleh Pemerintah

Pertanyaan	Jawaban	Frekuensi	%
Jalan rusak di lingkungan saya ditangani dengan cepat oleh pemerintah.	Ya	32	30,4%
	Tidak	73	69,6%
<b>Total Responden</b>		105	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025*

Berdasarkan data pada Tabel 3, ditemukan fakta empiris bahwa mayoritas responden, yakni sebesar 69,6%, menilai penanganan jalan rusak oleh pemerintah belum dilakukan secara akseleratif. Temuan ini

mengindikasikan adanya diskoneksi antara pelaksanaan teknis yang diklaim telah sesuai SOP dengan hasil (outcome) yang dirasakan masyarakat.

Ketidakpuasan masyarakat sebesar 69,6% tersebut sejalan dengan pandangan dari pihak legislatif. Berdasarkan hasil wawancara dengansalah satu Anggota DPRD Kota Pekanbaru, Bapak Zulkardi, pelaksanaan preservasi jalan oleh Dinas PUPR memang telah melalui mekanisme pengawasan dan perencanaan yang melibatkan aspirasi masyarakat melalui Pokok Pikiran (Pokir) DPRD. Namun, secara pelaksanaan, penentuan prioritas perbaikan masih seringkali terfokus pada area tertentu atau jalan yang bersifat 'viral' saja, sehingga belum menjangkau ke seluruh 15 kecamatan secara merata sejalan dengan Perwako Nomor 94 Tahun 2016.74 Ketidaksiesuaian antara prosedur formal yang diklaim telah berjalan dengan tingkat kepuasan masyarakat yang rendah ini mengindikasikan adanya hambatan dalam proses transformasi kebijakan menjadi tindakan nyata. Meskipun secara administratif Dinas PUPR telah menjalankan fungsi preservasi melalui skema swakelola maupun tender, kenyataan bahwa 69,6% masyarakat menilai penanganan masih lambat menunjukkan bahwa output pekerjaan belum mencapai standar efektivitas yang diharapkan.

Kesenjangan ini menunjukkan bahwa implementasi Pasal 19 Ayat (2) Perwako Nomor 94 Tahun 2016 masih terjebak pada pemenuhan kewajiban administratif di atas kertas saja, namun belum menyentuh aspek efektivitas substantif dalam pelayanan publik. Masyarakat di Kecamatan Binawidya masih merasakan adanya jeda waktu yang panjang antara pelaporan kerusakan dengan realisasi perbaikan di lapangan.

Kondisi ini mempertegas bahwa pelaksanaan teknis yang sesuai SOP sekalipun, jika tidak dibarengi dengan responsivitas yang tinggi, akan sulit mencapai tujuan preservasi jalan yang optimal. Berbagai faktor penghambat yang menyebabkan terjadinya keterlambatan dan ketidakefektifan ini akan dianalisis lebih lanjut pada sub-bab mengenai kendala pelaksanaan.

### 3. Pengendalian dan Pengawasan Pelaksanaan Preservasi Jalan

Pengendalian dan pengawasan terhadap kegiatan preservasi jalan dilakukan melalui mekanisme pengawasan internal Dinas PUPR serta pengawasan eksternal oleh DPRD Kota Pekanbaru. DPRD, khususnya Komisi IV, melakukan pengawasan sejak tahap perencanaan hingga pelaksanaan anggaran melalui rapat koordinasi, permintaan laporan progres, serta pemberian rekomendasi.

Selanjutnya, untuk mengetahui sejauh mana masyarakat memahami mekanisme pelaporan jalan rusak, dilakukan pengukuran terhadap tingkat pengetahuan responden mengenai prosedur penyampaian laporan. Hasilnya disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4

Tingkat Pengetahuan Masyarakat tentang Mekanisme Pelaporan Jalan Rusak kepada Pemerintah

Pertanyaan	Jawaban	Frekuensi	%
Saya mengetahui bahwa laporan jalan rusak disampaikan melalui RT/RW dan kelurahan sebelum diteruskan ke pemerintah.	Ya	77	73,4%
	Tidak	28	26,6%
<b>Total Responden</b>		105	<b>100%</b>

*Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025*

Hasil pada tabel di atas menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat (73,4%) telah mengetahui mekanisme pelaporan jalan rusak melalui jalur RT/RW dan kelurahan sebelum diteruskan ke pemerintah. Namun, masih terdapat sekitar 26,6% responden yang belum memahami mekanisme tersebut. Selain pengetahuan terhadap mekanisme pelaporan, persepsi masyarakat terhadap kecepatan pemerintah dalam menangani jalan rusak juga menjadi indikator penting dalam mengukur efektivitas implementasi kebijakan preservasi jalan.

Wawancara dengan Bapak Dharma Indra, Kepala Seksi Ketentraman dan Ketertiban Kecamatan Binawidya, turut menguatkan temuan mengenai alur pelaporan jalan rusak. Beliau menjelaskan bahwa proses pelaporan dimulai dari aduan masyarakat kepada RT/RW, kemudian diteruskan ke pihak kelurahan. Selanjutnya, laporan dari lima kelurahan tersebut dihimpun pada tingkat kecamatan dan dibahas dalam forum Musyawarah

Perencanaan Pembangunan (Musrenbang) bersama perwakilan Dinas PUPR Kota Pekanbaru.

Menurutnya, setiap laporan masyarakat pada umumnya ditanggapi dengan baik karena mengikuti alur yang telah ditetapkan. Beliau juga menyampaikan bahwa keluhan terbanyak dari warga berkaitan dengan kondisi jalan rusak dan buruknya sistem drainase, yang kembali menjadi sorotan ketika terjadi banjir atau kecelakaan akibat jalan berlubang. Dalam Musrenbang, usulan prioritas perbaikan kemudian diajukan untuk mendapatkan dukungan anggaran pada tahun berjalan maupun tahun berikutnya.<sup>76</sup>

Kondisi ini dipertegas oleh pandangan dari pihak legislatif, Bapak Zulkardi, Anggota DPRD Kota Pekanbaru menjelaskan bahwa meskipun mekanisme pengawasan melalui laporan progres dan koordinasi rutin sudah dijalankan, pengawasan tersebut seringkali terbentur pada realitas pelaksanaan di lapangan. Bapak Zulkardi menyoroti bahwa kualitas mutu jalan sangat bergantung pada pengawasan terhadap Rencana Anggaran Biaya (RAB) dan kinerja konsultan pengawas. Menurutnya, penempatan SDM yang tidak sesuai kompetensi teknis turut membuat fungsi pengawasan yang dilakukan DPRD menjadi kurang optimal dalam menjamin kualitas hasil kerja dinas.

Dengan demikian, rendahnya persepsi masyarakat terhadap kecepatan respons pemerintah menunjukkan bahwa fungsi pengendalian dan pengawasan belum sepenuhnya efektif. Terdapat kesenjangan (gap) di mana pengawasan formal telah dilakukan secara administratif, namun belum mampu memastikan tindak lanjut yang cepat, merata, dan berkualitas di lapangan. Hal ini menandakan bahwa implementasi Pasal 19 Ayat (2) dalam aspek pengawasan masih memerlukan perbaikan pada sisi kompetensi pelaksana dan penguatan koordinasi teknis.

Analisis terhadap fakta-fakta di atas menunjukkan adanya persoalan mendasar dalam pemenuhan tanggung jawab pemerintah (bestuursdaad). Secara hukum, setiap tindakan atau diamnya pemerintah dalam menjalankan kewenangan administratif harus dapat dipertanggungjawabkan secara akuntabel. Meskipun Dinas PUPR Kota Pekanbaru telah melakukan berbagai perbuatan nyata (feitelijke handelingen) seperti perencanaan dan

pemeliharaan rutin, namun fakta bahwa 69,6% masyarakat menilai penanganan lambat serta masih adanya 24,18% jalan rusak menunjukkan bahwa mandat Pasal 19 Ayat (2) belum terimplementasi secara utuh. Kondisi ini lebih tepat dikategorikan sebagai bentuk kelalaian administratif (omission), di mana tindakan pemerintah belum mampu menjawab kebutuhan publik secara nyata.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa implementasi Pasal 19 Ayat (2) Perwako Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 belum mencapai tujuan hukum yang diharapkan. Fungsi perumusan kebijakan belum efektif menjamin kemandirian jalan karena penentuan prioritas yang belum menjangkau seluruh wilayah. Begitu pula pada aspek pelaksanaan dan pengawasan, keberadaan prosedur teknis dan pengawasan formal ternyata belum mampu menggerakkan percepatan penanganan jalan rusak di lapangan.

Oleh karena itu, secara substantif, kinerja Dinas PUPR dalam preservasi jalan belum sesuai dengan standar pelayanan publik yang diatur dalam regulasi tersebut, karena keberhasilan sebuah aturan hukum tidak hanya dinilai dari selesainya proses administrasi, melainkan dari kemanfaatan nyata yang dirasakan oleh masyarakat.

### **B. Kendala yang dihadapi Dinas PUPR Kota Pekanbaru dalam mengimplementasikan Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016**

Dalam proses implementasi kebijakan publik, tidak jarang ditemukan berbagai hambatan yang memengaruhi efektivitas pelaksanaannya di lapangan. Beragam kendala ditemukan, baik dari hambatan pengelolaan anggaran, kendala teknis dan kompetensi pelaksana, serta transparansi dan komunikasi kebijakan.

#### **1. Kendala Pengelolaan Anggaran**

Kendala dalam implementasi Pasal 19 Ayat (2) pada aspek pembiayaan tidak merujuk pada ketidakmampuan fiskal daerah secara total, melainkan pada tantangan dalam menetapkan prioritas alokasi. Mengingat APBD merupakan instrumen yang harus membiayai banyak sektor, maka ketersediaan dana untuk preservasi jalan sangat bergantung pada bagaimana pemerintah daerah menyusun urutan kebutuhan yang paling mendesak.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Roni Amriel, Sekretaris Komisi IV DPRD Kota Pekanbaru, pelaksanaan program preservasi jalan oleh Dinas PUPR pada dasarnya telah mengikuti perencanaan yang disepakati bersama antara DPRD dan Pemerintah Kota. Namun, dalam implementasinya di lapangan, terdapat beberapa hambatan anggaran yang memengaruhi capaian program secara keseluruhan.

DPRD menetapkan tingkat serapan anggaran sebagai salah satu indikator utama keberhasilan kegiatan, dengan target minimal 80% pada triwulan ketiga tahun berjalan.

Menurut Roni Amriel, besaran alokasi anggaran yang tersedia sering kali tidak proporsional dengan jumlah ruas jalan yang membutuhkan penanganan. Kondisi ini menyebabkan Dinas PUPR harus menetapkan skala prioritas, sehingga tidak seluruh kawasan dengan tingkat kerusakan jalan dapat ditangani dalam satu tahun anggaran.<sup>78</sup>

Pendapat tersebut sejalan dengan pernyataan Junaidi, Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan Dinas PUPR Kota Pekanbaru, yang menjelaskan bahwa keterbatasan alokasi anggaran berdampak langsung pada ruang gerak pelaksanaan kegiatan. Meskipun tenaga teknis telah berpengalaman, realisasi pekerjaan tetap sangat bergantung pada alokasi dana yang tersedia. Akibatnya, sebagian kegiatan preservasi harus ditunda atau dilaksanakan secara bertahap, yang pada akhirnya memengaruhi kualitas, kecepatan, dan pemerataan penanganan jalan di Kota Pekanbaru.<sup>79</sup> Untuk memperlihatkan secara lebih konkret kebutuhan anggaran preservasi jalan, berikut disajikan rencana kebutuhan anggaran berdasarkan data perencanaan kegiatan preservasi jalan di Kota Pekanbaru Tahun Anggaran 2025.

Tabel 5  
Rencana Kebutuhan Anggaran Preservasi Jalan Kota Pekanbaru Tahun 2025

No	Nama Ruas Jalan	Lokasi Kecamatan	Estimasi Anggaran (Rp)	Sumber Dana
1	Jalan Belimbing	Marpoyan Damai	3.827.384.000	APBD
2	Jalan Serayu	Payung Sekaki	2.159.400.000	APBD
3	Jalan Teratai	Senapelan	1.017.750.000	APBD
4	Jalan Lion	Marpoyan Damai	3.233.340.000	APBD
5	Jalan Unggas Ujung	Bukit Raya	2.980.782.750	APBD
6	Jalan Garuda Ujung	Bina Widya	1.064.152.000	APBD
7	<b>Jalan Srikandi, Jalan Sekuntum Raya, Jalan Rajawali Sakti, Jalan Bima I</b>	<b>Bina Widya</b>	<b>10.027.180.372</b>	<b>APBD</b>
8	Jalan Teladan & Merpati Sakti	Bina Widya	4.799.099.500	APBD
9	Jalan Pembina IV	Rumbai Timur	3.028.695.200	APBD
10	Jalan Bangau Sakti	Bina Widya	1.463.352.000	APBD
11	Jalan Tegal Sari	Rumbai	999.856.000	APBD
	<b>Total Kebutuhan Anggaran</b>		<b>34.600.991.822</b>	

Pelaksanaan preservasi jalan oleh Dinas PUPR pada dasarnya telah mengikuti alur perencanaan anggaran yang disepakati. Namun, terdapat ketidakseimbangan antara kebutuhan teknis di lapangan dengan realisasi alokasi yang dikucurkan. Hal ini terlihat dari rencana kebutuhan anggaran pada Tabel 5 yang mencapai Rp34,6 Miliar hanya untuk beberapa ruas jalan prioritas.

Tabel 6  
Gambaran Umum Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Perubahan (APBD-P) Kota Pekanbaru 2025

Uraian	Jumlah
Total APBD-P Kota Pekanbaru 2025	Rp3,210 triliun
Pendapatan Daerah	Rp3,182 triliun
Belanja Daerah	Rp3,190 triliun
Penerimaan Pembiayaan	Rp28,088 miliar
Pengeluaran Pembiayaan	Rp20 miliar

*Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025*

Jika dibandingkan dengan Tabel 6, total APBD Kota Pekanbaru mencapai Rp3,2 Triliun. Bahkan, berdasarkan pernyataan Walikota Pekanbaru, untuk pertama kalinya dalam dua dekade, pemerintah kota berhasil mencatatkan surplus pendapatan daerah mencapai hampir Rp200 Miliar. Kondisi fiskal yang sehat dan surplus ini seharusnya memberikan ruang gerak yang luas bagi pemenuhan infrastruktur dasar seperti jalan rusak.

Namun, ketersediaan anggaran dan kondisi surplus tersebut tidak serta-merta mempercepat proses preservasi jalan. Sebagaimana ditegaskan oleh Bapak Zulkardi, Anggota DPRD Kota Pekanbaru, kendala sesungguhnya terletak pada politik penentuan prioritas. Beliau menyoroti bahwa seringkali anggaran yang surplus tersebut justru lebih banyak terserap untuk kegiatan-kegiatan yang bersifat akomodatif dan seremonial, sehingga porsi anggaran untuk pengerjaan fisik jalan menjadi terbatas. Hal inilah yang menyebabkan tidak terhubungannya antara kapasitas keuangan daerah yang kuat dengan

realitas kerusakan jalan yang belum tertangani secara merata.

Ketidakmampuan pemerintah daerah dalam mengonversi surplus anggaran menjadi perbaikan infrastruktur jalan yang merata mencerminkan adanya persoalan pada penentuan prioritas. Dalam perspektif Hukum Administrasi Negara, anggaran daerah seharusnya dikelola berdasarkan asas kepentingan umum dan kemanfaatan. Kondisi di mana anggaran lebih banyak terserap untuk urusan akomodatif dan seremonial sementara kewajiban pelayanan publik dalam preservasi jalan terabaikan, dapat dikualifikasikan sebagai bentuk penyalahgunaan wewenang dalam skala prioritas (*willekeur*) atau tindakan yang tidak proporsional.

Oleh karena itu, dalam penelitian ini kendala yang dihadapi bukan terletak pada defisit anggaran, melainkan pada ketidaktepatan distribusi belanja karena adanya hambatan dalam mengalihkan anggaran seremonial menjadi anggaran preservasi jalan yang lebih mendesak.

## 2. Kendala Teknis dan Kompetensi Pelaksana

Kendala lapangan dalam pelaksanaan preservasi jalan tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis pekerjaan, tetapi juga dengan kemampuan sistem pelaksanaan kebijakan untuk menyesuaikan diri dengan kondisi lapangan yang dinamis. Dalam konteks ini, tantangan utama terletak pada sinkronisasi antara perencanaan kegiatan, siklus penganggaran, dan kondisi fisik lapangan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Junaidi selaku Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan Dinas PUPR Kota Pekanbaru, pelaksanaan kegiatan preservasi jalan mensyaratkan kondisi teknis tertentu agar kualitas pekerjaan dapat tercapai secara optimal. Namun demikian, pelaksanaan kegiatan sering kali berhadapan dengan kondisi lapangan yang tidak selalu dapat diprediksi secara tepat dalam tahap perencanaan awal.

Selain faktor siklus anggaran, efektivitas preservasi jalan sangat dipengaruhi oleh integritas sistem drainase di sekitar ruas jalan. Berdasarkan keterangan Junaidi, penyumbatan dan pendangkalan drainase menyebabkan genangan air yang secara teknis mempercepat penguraian aspal. Pekerjaan preservasi jalan seringkali dilakukan tanpa dibarengi normalisasi drainase yang memadai, sehingga hasil pekerjaan fisik menjadi tidak berkelanjutan dan cenderung mengalami kerusakan berulang di lokasi yang sama.

Kelemahan teknis di lapangan ini dipertegas oleh Bapak Zulkardi, Anggota DPRD Kota Pekanbaru, bahwa kendala teknis yang paling mendasar terletak pada rendahnya kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) dan lemahnya pengawasan terhadap kualitas material. Beliau menyatakan bahwa penempatan personel yang tidak memiliki latar belakang keahlian teknik jalan seringkali menyebabkan pengambilan keputusan di lapangan menjadi tidak akurat. Akibatnya, kualitas aspal yang digunakan seringkali tidak sesuai standar (mutu rendah), yang menyebabkan jalan kembali rusak hanya dalam hitungan bulan setelah diperbaiki.

Dalam konteks penelitian ini, ketidaksesuaian antara spesifikasi teknis dengan realitas hasil pekerjaan ini mengindikasikan adanya kelalaian dalam pengawasan. Kondisi aspal yang cepat hancur menunjukkan bahwa fungsi pengendalian yang diamanatkan Pasal 19 Ayat (2) tidak berjalan efektif karena faktor ketidakcocokan SDM. Hal ini menyebabkan upaya preservasi jalan terkesan hanya sebagai pemenuhan kewajiban formal serapan anggaran tanpa mempertimbangkan aspek ketahanan (*durability*) dan kemanfaatan jangka panjang bagi pengguna jalan.

Pandangan tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dengan Dharma Indra selaku Kepala Seksi Ketentraman dan Ketertiban Kecamatan Bina Widya, yang menyatakan bahwa keluhan masyarakat terkait kerusakan jalan sering kali berkaitan dengan genangan air akibat sistem drainase yang tidak berfungsi dengan baik. Kondisi ini menimbulkan dampak lanjutan berupa penurunan keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan, serta

meningkatkan frekuensi kerusakan jalan pada lokasi yang sama.

Dengan demikian, kendala dalam pelaksanaan preservasi jalan tidak semata-mata disebabkan oleh faktor alam, melainkan oleh keterbatasan kapasitas sistem pelaksanaan kebijakan dalam mengantisipasi dan menyesuaikan kegiatan preservasi dengan kondisi lapangan. Hal ini menunjukkan perlunya penguatan penyesuaian perencanaan teknis dan kompetensi pelaksana yang sesuai agar implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan.

### 3. Kendala Transparansi dan Komunikasi Kebijakan

Kendala transparansi dan komunikasi kebijakan merupakan hambatan yang berkaitan dengan keterbukaan informasi, kejelasan penyampaian kebijakan, serta efektivitas komunikasi antara pemerintah dan masyarakat dalam pelaksanaan preservasi jalan. Transparansi dan komunikasi yang baik menjadi prasyarat penting dalam good governance, karena menentukan sejauh mana masyarakat memahami, menerima, dan berpartisipasi dalam kebijakan publik.

Dalam implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016, keterbatasan transparansi dan komunikasi kebijakan berdampak pada rendahnya pemahaman masyarakat mengenai mekanisme perencanaan, penentuan prioritas perbaikan jalan, serta alur penyampaian aspirasi dan pengaduan. Kondisi ini kemudian memengaruhi persepsi masyarakat terhadap kualitas, rutinitas, dan pemerataan pelaksanaan preservasi jalan di Kota Pekanbaru.

Berdasarkan hasil pengumpulan data melalui kuesioner kepada masyarakat Kecamatan Binawidya ditemukan bahwa sebagian masyarakat menilai kegiatan pemeliharaan jalan oleh pemerintah belum dilakukan secara rutin dan merata di seluruh wilayah Kota Pekanbaru. Hal ini menunjukkan bahwa persebaran kegiatan pemeliharaan jalan masih belum sesuai dengan ekspektasi masyarakat dan belum menjangkau seluruh kawasan yang mengalami kerusakan. Data berikut memperlihatkan bahwa sebagian besar responden menilai kualitas perbaikan jalan masih perlu ditingkatkan agar lebih tahan lama dan merata di setiap wilayah.

Tabel 7  
Tingkat Penilaian Masyarakat terhadap Kualitas Hasil Perbaikan Jalan Kecamatan Binawidya

Pertanyaan	Jawaban	Frekuensi	%
Kualitas hasil perbaikan jalan sudah baik dan tahan lama	Ya	47	44,8%
	Tidak	58	55,2%
<b>Total Responden</b>		105	<b>100%</b>

Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025

Untuk memperkuat temuan tersebut, hasil kuesioner masyarakat Kecamatan Binawidya yang melintasi ruas jalan terkait kan menggambarkan pandangan masyarakat mengenai tingkat rutinitas preservasi jalan.

Tabel 8  
Persepsi Masyarakat terhadap Rutinitas Preservasi Jalan

Pertanyaan	Jawaban	Frekuensi	%
Pemerintah rutin melakukan preservasi jalan di wilayah saya	Ya	44	41,9%
	Tidak	61	58,1%
<b>Total Responden</b>		105	<b>100%</b>

Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Zulkardi, kendala transparansi ini berakar pada kurang optimalnya sosialisasi kebijakan dan lemahnya koordinasi antara Dinas PUPR

dengan perangkat kewilayahan (Kecamatan/Kelurahan) dalam meneruskan informasi pembangunan kepada warga. Beliau menyoroti bahwa seringkali masyarakat merasa aspirasinya dalam Musrenbang hanya menjadi formalitas administratif tanpa kejelasan apakah usulan tersebut diterima atau ditolak pada tingkat anggaran.<sup>84</sup>

Kondisi ini menciptakan jarak (gap) komunikasi yang lebar, di mana masyarakat merasa tidak dilibatkan dalam penentuan prioritas. Akibatnya, muncul persepsi negatif sebagaimana terekam pada Tabel 4.10, di mana 57,1% responden menyatakan tidak puas dengan kinerja Dinas PUPR. Ketidakpuasan ini bukan hanya soal aspal yang rusak, tetapi soal ketidaktahuan masyarakat mengenai kapan dan bagaimana jalan di lingkungan mereka akan diperbaiki.

Tabel 9  
Tingkat Kepuasan Masyarakat terhadap Kinerja Dinas PUPR Kota Pekanbaru dalam Perbaikan Jalan di Wilayahnya

Pertanyaan	Jawaban	Frekuensi	%
Saya merasa puas dengan kinerja Dinas PUPR Kota Pekanbaru dalam perbaikan jalan di wilayah saya.	Ya	45	42,9%
	Tidak	60	57,1%
<b>Total Responden</b>		105	100%

*Sumber: Data Olahan Primer Tahun 2025*

Dalam perspektif Hukum Administrasi Negara, transparansi adalah kewajiban yang melekat pada setiap pelayanan publik sesuai dengan asas- asas umum pemerintahan yang baik (AAUPB). Keterbatasan informasi ini mengakibatkan fungsi kontrol sosial masyarakat terhadap implementasi Pasal 19 Ayat (2) menjadi lumpuh. Tanpa komunikasi yang transparan, kebijakan preservasi jalan akan terus dinilai subjektif dan tidak adil oleh masyarakat. Oleh karena itu, kendala komunikasi ini bukan sekadar masalah teknis sosialisasi, melainkan kegagalan sistemik dalam mewujudkan aspek akuntabilitas publik yang diamanatkan dalam Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016.

Dengan demikian, kendala transparansi dan komunikasi kebijakan menjadi salah satu faktor yang memengaruhi efektivitas implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016.

Dalam perspektif Good Governance, kondisi ini menegaskan pentingnya penerapan prinsip efektivitas dan efisiensi dalam setiap kegiatan penyelenggaraan pemerintahan. Pelaksanaan preservasi jalan seharusnya tidak hanya berorientasi pada hasil fisik semata, tetapi juga pada manfaat yang berkelanjutan dan dapat dirasakan langsung oleh masyarakat sebagai penerima layanan publik. Dengan demikian, peningkatan kualitas hasil perbaikan jalan menjadi aspek krusial dalam mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik di bidang infrastruktur.

Preservasi jalan merupakan kewajiban pemerintah yang bersifat berkelanjutan, karena kondisi jalan yang baik tidak hanya mencerminkan keberhasilan pembangunan, tetapi juga menunjukkan konsistensi pemerintah dalam menjaga mutu pelayanan publik. Namun, pelaksanaannya masih menghadapi sejumlah kendala, di mana rutinitas kegiatan preservasi belum berjalan secara optimal dan merata di seluruh wilayah Kota Pekanbaru. Hal ini mencerminkan adanya kesenjangan antara perencanaan dan pelaksanaan di lapangan, yang pada akhirnya memengaruhi persepsi masyarakat terhadap kinerja Dinas PUPR Kota Pekanbaru.

Dalam penelitian ini, efektivitas pelaksanaan kebijakan preservasi jalan dipengaruhi oleh beberapa hambatan utama, yaitu keterbatasan anggaran, kondisi teknis, serta transparansi dan komunikasi kebijakan. Ketiga aspek tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya bergantung pada kemampuan administratif Dinas PUPR, tetapi juga dipengaruhi oleh kondisi eksternal dan dukungan

masyarakat. Tingkat partisipasi publik dalam perencanaan dan pengawasan, termasuk melalui mekanisme aduan dan forum musyawarah, turut menentukan apakah kebijakan dapat dijalankan secara optimal dan sesuai kebutuhan masyarakat.

### **C. Upaya yang dilakukan Dinas PUPR Kota Pekanbaru dalam mengoptimalkan kinerja preservasi jalan sesuai dengan Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016**

Dalam rangka mengatasi berbagai kendala yang menghambat implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016, Dinas PUPR Kota Pekanbaru telah melakukan sejumlah upaya strategis. Upaya tersebut disusun dan dilaksanakan dengan menyesuaikan jenis kendala yang dihadapi, meliputi kendala anggaran, kendala teknis pelaksanaan, serta kendala transparansi dan komunikasi kebijakan.

#### **1. Upaya Mengatasi Hambatan Pengelolaan Anggaran**

Dalam merespons hambatan alokasi dan distribusi anggaran, Dinas PUPR Kota Pekanbaru melakukan reposisi kebijakan melalui penetapan skala prioritas yang lebih selektif. Upaya ini dilakukan untuk memastikan bahwa di tengah dinamika politik anggaran, instrumen finansial yang tersedia tetap difokuskan pada ruas jalan dengan tingkat kerusakan paling signifikan dan memiliki dampak ekonomi tinggi bagi masyarakat.

Menurut Junaidi, selaku Kepala Seksi Preservasi Jalan dan Jembatan, Dinas PUPR berupaya melakukan pemetaan teknis yang lebih akurat guna meminimalisir penggunaan anggaran yang tidak tepat sasaran. Ketika ketersediaan dana tidak memungkinkan penyelesaian secara menyeluruh, dilakukan strategi pengerjaan bertahap (multi-years construction) untuk menjaga kesinambungan pemeliharaan dan mencegah depresiasi kualitas jalan yang lebih parah akibat penundaan penanganan.

Namun, upaya yang paling krusial dalam mengatasi kendala ini adalah melalui optimalisasi fungsi pengawasan dan advokasi anggaran bersama DPRD Kota Pekanbaru. Berdasarkan keterangan Roni Amriel, Sekretaris Komisi IV DPRD, pihak legislatif terus mendorong agar standar serapan anggaran minimal 80% pada triwulan ketiga tetap terjaga melalui mekanisme rapat koordinasi rutin dan evaluasi laporan progres kegiatan secara berkala.

Lebih lanjut, merespons adanya surplus anggaran dan isu belanja seremonial yang sempat menghambat distribusi dana preservasi, terdapat upaya untuk mendorong realokasi anggaran pada tahun berjalan melalui mekanisme APBD Perubahan. Bapak Zulkardi (Anggota DPRD Kota Pekanbaru) menekankan bahwa salah satu upaya nyata yang sedang ditempuh adalah melakukan efisiensi terhadap kegiatan-kegiatan non-teknis (seremonial) agar dapat dialihkan menjadi anggaran preservasi jalan dan perbaikan drainase yang lebih mendesak bagi kepentingan publik.

Dari perspektif peneliti, upaya mengatasi hambatan anggaran ini tidak boleh berhenti pada tataran administratif semata. Diperlukan komitmen politik (political will) dari Pemerintah Kota Pekanbaru untuk menyusun nomenklatur anggaran khusus preservasi yang bersifat mandatori, sehingga alokasi dana untuk infrastruktur jalan tidak lagi terpinggirkan oleh kepentingan belanja operasional yang bersifat akomodatif.

Selain upaya melalui pergeseran anggaran, Pemerintah Kota Pekanbaru perlu mengoptimalkan pemanfaatan Dana Alokasi Khusus (DAK) dan bantuan keuangan dari Pemerintah Provinsi Riau sebagai strategi pelapis atas keterbatasan distribusi APBD murni. Dalam perspektif hukum keuangan daerah, penggunaan dana perimbangan ini harus diarahkan secara rigid untuk memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) di sektor infrastruktur jalan.

Upaya ini merupakan bentuk sinkronisasi kebijakan antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat guna memastikan bahwa surplus pendapatan daerah yang diraih tetap dibarengi dengan dukungan pendanaan eksternal, sehingga beban preservasi jalan di

wilayah Kecamatan Binawidya tidak hanya bertumpu pada satu sumber pendanaan yang bersifat fluktuatif. Pada akhirnya, seluruh upaya strategis dalam mengatasi hambatan anggaran ini harus bermuara pada penguatan Asas Kemanfaatan sebagai ruh dari setiap tindakan pemerintahan (*bestuursdaad*).

## 2. Upaya Mengatasi Kendala Teknis dan Kompetensi Pengelola

Upaya mengatasi hambatan teknis dalam preservasi jalan dilakukan melalui penguatan sistem pelaksanaan kegiatan yang lebih adaptif dan berbasis mutu. Dinas PUPR Kota Pekanbaru berupaya melakukan sinkronisasi antara perencanaan teknis dengan percepatan siklus pengadaan barang dan jasa agar pekerjaan fisik tidak tertumpuk di akhir tahun anggaran yang sering kali terkendala faktor cuaca.

Berdasarkan keterangan Junaidi, salah satu langkah yang dilakukan adalah optimalisasi tahapan perencanaan dan pengadaan barang/jasa agar kegiatan fisik preservasi jalan dapat dimulai lebih awal. Penyesuaian ini bertujuan meningkatkan fleksibilitas pelaksanaan kegiatan sehingga pekerjaan dapat disesuaikan dengan kondisi lapangan yang ideal secara teknis.

Selain itu, Dinas PUPR juga menempatkan perbaikan dan pemeliharaan sistem drainase sebagai bagian integral dari kegiatan preservasi jalan. Saluran drainase yang tidak berfungsi optimal dapat mempercepat kerusakan jalan dan menurunkan keberlanjutan hasil pekerjaan. Oleh karena itu, kegiatan normalisasi drainase dilakukan pada ruas-ruas jalan prioritas sebelum atau bersamaan dengan pelaksanaan preservasi.<sup>88</sup>

Lebih lanjut, merespons temuan mengenai rendahnya kualitas pekerjaan dan lemahnya pengawasan material, Dinas PUPR mulai melakukan pengetatan pada fungsi pengendalian mutu (*quality control*).

Sebagaimana ditekankan dalam evaluasi bersama Bapak Zulkardi (Anggota DPRD Kota Pekanbaru), upaya perbaikan teknis harus dimulai dari membenahan kompetensi SDM. Oleh karena itu, terdapat upaya untuk menempatkan personel dengan latar belakang keahlian teknik jalan yang relevan.

Selain penguatan SDM, Dinas PUPR juga merencanakan inovasi peralatan melalui rencana pengadaan Asphalt Mixing Plant (AMP) Mini. Pengadaan alat ini bertujuan untuk meningkatkan kemandirian produksi material secara mandiri (*swakelola*), sehingga ketergantungan pada pihak ketiga dapat dikurangi, ketepatan campuran material lebih terjaga, dan efisiensi waktu pelaksanaan kegiatan preservasi rutin dapat ditingkatkan secara signifikan tanpa harus menunggu antrean material dari penyedia besar.

Dari perspektif peneliti, langkah-langkah teknis ini merupakan bentuk pemenuhan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang berorientasi pada hasil. Peneliti melihat bahwa penguatan pengawasan dan penyelarasan kompetensi SDM adalah kunci utama untuk menghindari terjadinya pemborosan anggaran akibat kerusakan jalan yang berulang. Dengan memastikan bahwa setiap pekerjaan preservasi memenuhi standar ketahanan (*durability*) yang tinggi, maka implementasi Pasal 19 Ayat (2) tidak lagi sekadar menjadi formalitas serapan anggaran, melainkan wujud nyata dari tanggung jawab pemerintah dalam menyediakan infrastruktur yang andal dan berkelanjutan bagi masyarakat Kota Pekanbaru.

Selain penguatan pada aspek material dan peralatan, Dinas PUPR perlu merumuskan sistem audit teknis berkala yang melibatkan pihak independen atau akademisi untuk menjamin objektivitas hasil preservasi. Peneliti melihat bahwa pengadaan AMP Mini tidak akan memberikan dampak optimal apabila tidak dibarengi dengan transparansi dalam pengujian laboratorium terhadap campuran aspal yang dihasilkan. Dengan adanya standarisasi mutu yang terukur dan dapat diakses secara publik, maka setiap kegagalan teknis di lapangan seperti aspal yang cepat mengelupas dapat diidentifikasi penyebabnya secara akurat.

Penempatan personel yang memiliki latar belakang ahlinya merupakan kewajiban jabatan untuk memastikan bahwa diskresi teknis yang diambil di lapangan didasarkan pada pertimbangan keahlian. Dengan mengalihkan orientasi kerja dari sekadar serapan anggaran menjadi ketahanan infrastruktur. Pemerintah Kota Pekanbaru melalui Dinas PUPR dapat mewujudkan tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), di mana setiap rupiah yang dikeluarkan dari APBD memberikan kemanfaatan yang maksimal dan berkelanjutan bagi mobilitas masyarakat di Kecamatan Binawidya.

### 3. Upaya Mengatasi Kendala Transparansi dan Komunikasi Kebijakan

Dalam upaya meminimalisir kesenjangan informasi (*information gap*) dan memperbaiki persepsi negatif masyarakat, Dinas PUPR Kota Pekanbaru melakukan transformasi pada aspek penyampaian informasi dan mekanisme penjangkauan aspirasi publik. Upaya ini diarahkan agar pelaksanaan Pasal 19 Ayat (2) tidak hanya dipahami secara internal oleh birokrasi, tetapi juga dapat dipantau perkembangannya oleh masyarakat sebagai penerima manfaat.

Dinas PUPR berupaya meningkatkan sosialisasi mengenai jadwal pelaksanaan kegiatan dan kriteria penentuan prioritas melalui perangkat kewilayahan di tingkat kecamatan dan kelurahan. Langkah ini diambil untuk memberikan penjelasan logis kepada masyarakat mengenai alasan teknis dan administratif di balik penentuan skala prioritas perbaikan jalan. Dengan adanya penyampaian informasi yang lebih terbuka, pemerintah berupaya menekan potensi kesalahpahaman publik serta memperkuat legitimasi kebijakan preservasi jalan yang sering kali dianggap tidak merata.

Merespons temuan mengenai rendahnya partisipasi masyarakat (59,0%) dan kritik Bapak Zulkardi mengenai formalitas Musrenbang, terdapat upaya untuk mendorong transparansi pada tahap pasca- musyawarah. 91 Dinas PUPR membuka ruang partisipasi masyarakat melalui berbagai kanal pengaduan resmi, seperti aplikasi pengaduan, layanan call center, serta forum Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang). Kanal tersebut memungkinkan masyarakat menyampaikan laporan kerusakan jalan secara lebih cepat dan akurat, sehingga dapat dijadikan dasar dalam penyusunan prioritas penanganan.

Sebagaimana disampaikan oleh Dharma Indra (Kasi Trantib Kecamatan Binawidya), pihak kecamatan diperdayakan sebagai penghubung aktif untuk memverifikasi laporan kerusakan di lapangan dan meneruskannya secara berjenjang ke Dinas PUPR agar aspirasi warga tidak terhenti pada tataran dokumen semata.

Selanjutnya, untuk mengatasi isu "jalan viral" yang cenderung mendistorsi skala prioritas teknis, Dinas PUPR berupaya membangun komunikasi kebijakan yang lebih substantif. Hal ini dilakukan dengan memberikan umpan balik (*feedback*) kepada masyarakat mengenai status usulan perbaikan yang diajukan dalam Musrenbang. Dengan menjelaskan apakah suatu usulan diterima, ditunda, atau dialihkan ke tahun anggaran berikutnya beserta alasannya, pemerintah berupaya mengubah pola komunikasi yang semula bersifat reaktif menjadi proaktif dan partisipatif.

Dari perspektif peneliti, upaya transparansi ini merupakan pengejawantahan dari Asas Keterbukaan dalam Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AAUPB). Peneliti menekankan bahwa perbaikan komunikasi kebijakan bukan sekadar masalah teknis penyebaran brosur, melainkan upaya sistemik untuk mengembalikan kepercayaan publik. Dengan terciptanya arus informasi yang jujur dan dua arah, maka ketidakpuasan masyarakat sebagaimana terekam dalam hasil penelitian ini dapat direduksi, sehingga tercipta relasi yang harmonis antara pemerintah dan warga dalam mendukung keberlanjutan infrastruktur jalan di Kota Pekanbaru.

Secara keseluruhan, upaya-upaya tersebut mencerminkan penerapan prinsip transparansi, efektivitas, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah. Dinas PUPR tidak hanya menjalankan fungsi administratif, tetapi juga berupaya

membangun komunikasi kebijakan yang lebih terbuka dan partisipatif agar pelaksanaan preservasi jalan dapat berjalan lebih optimal dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Langkah-langkah strategis yang ditempuh oleh Dinas PUPR Kota Pekanbaru merupakan manifestasi dari penerapan teori-teori Hukum Administrasi Negara dalam praktik pemerintahan. Pertama, dalam kerangka Good Governance, upaya penguatan transparansi dan akuntabilitas anggaran menjadi prasyarat mutlak guna memastikan surplus pendapatan daerah terkonversi menjadi kemanfaatan publik. Hal ini juga menunjukkan urgensi Collaborative Governance, di mana keberhasilan preservasi jalan bergantung pada efektivitas koordinasi lintas sektor antara eksekutif, legislatif, dan perangkat kewilayahan dalam mengawal prioritas pembangunan infrastruktur.

Kedua, dalam konteks Otonomi Daerah, Pemerintah Kota Pekanbaru memiliki kewenangan atributif untuk mengelola urusan wajib pelayanan dasar secara mandiri. Namun, tanggung jawab ini menuntut sinkronisasi yang kuat antara Dinas PUPR dengan pemerintah kecamatan sebagai perpanjangan tangan di lapangan. Tanpa adanya desentralisasi informasi dan pengawasan yang efektif di tingkat bawah, diskresi teknis dalam preservasi jalan akan kehilangan relevansi sosiologisnya karena gagal merespons kebutuhan riil masyarakat di wilayah Kecamatan Binawidya.

Ketiga, penerapan teori Bestuursstaat (Negara Penyelenggara) menegaskan bahwa pemerintah tidak boleh terjebak dalam fungsi regulator semata, melainkan harus berperan aktif sebagai pelaksana layanan (bestuursdaad). Dalam hal ini, tindakan pemerintah daerah dalam memperbaiki jalan rusak bukan sekadar pemenuhan kewajiban administratif, melainkan bentuk pemenuhan hak-hak publik. Jika pemerintah hanya bertindak setelah adanya tekanan opini publik atau 'isu viral', maka esensi Bestuursdaad sebagai pemberi layanan yang proaktif menjadi luruh dan berubah menjadi tindakan birokrasi yang reaktif.

Secara komprehensif, efektivitas implementasi Pasal 19 Ayat (2) masih memerlukan akselerasi melalui penguatan kompetensi SDM, transparansi alokasi surplus anggaran, serta peningkatan partisipasi masyarakat yang substantif. Dengan demikian, langkah-langkah korektif yang dilakukan harus bermuara pada transformasi tata kelola infrastruktur publik konsisten dalam menjamin ketahanan fisik jalan demi kepentingan masyarakat luas.

## **KESIMPULAN**

Implementasi Pasal 19 Ayat (2) Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 secara substantif belum optimal, karena masih cenderung bersifat reaktif dan belum sepenuhnya memenuhi mandat regulasi untuk melaksanakan pemeliharaan jalan secara preventif, berkelanjutan, dan merata. Penanganan infrastruktur di lapangan, khususnya di Kecamatan Binawidya, umumnya baru dilakukan setelah kerusakan menjadi mendesak atau mendapat sorotan publik.

Efektivitas preservasi jalan terhambat oleh tiga faktor sistemik yang saling berkelindan: Hambatan Pengelolaan Anggaran, yang ditandai dengan distorsi prioritas alokasi sehingga surplus pendapatan daerah senilai hampir Rp200 miliar justru lebih banyak terserap untuk kegiatan operasional- seremonial daripada preservasi jalan; Kendala Teknis dan Kompetensi, yang tecermin dari buruknya integrasi sistem drainase serta adanya mismatch kompetensi SDM pelaksana yang berdampak pada rendahnya mutu aspal; serta Kendala Transparansi dan Komunikasi, yang mengakibatkan minimnya partisipasi masyarakat (59% tidak terlibat Musrenbang) dan tingginya angka ketidakpuasan publik (57,1%) akibat ketiadaan kanal informasi yang transparan mengenai jadwal dan prioritas perbaikan.

Dinas PUPR dan DPRD Kota Pekanbaru mengupayakan langkah korektif melalui reformulasi skala prioritas dan rencana refocusing anggaran dari kegiatan non-teknis ke sektor preservasi infrastruktur dasar. Secara teknis, upaya diperkuat dengan menjadikan

normalisasi drainase sebagai syarat mutlak pengerjaan aspal, rencana pengadaan AMP Mini untuk menjamin kemandirian mutu material, serta penataan ulang penempatan personel sesuai keahlian teknik jalan. Sementara pada aspek komunikasi, upaya diarahkan pada digitalisasi sistem aduan dan pemberian umpan balik substantif kepada masyarakat guna memulihkan kepercayaan publik serta mewujudkan tata kelola pemerintahan yang akuntabel sesuai dengan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik (AAUPB).

#### **Saran**

1. Dinas PUPR Kota Pekanbaru perlu meningkatkan kecepatan penanganan kerusakan jalan melalui penggunaan teknologi monitoring yang lebih akurat, penerapan sistem pelaporan berbasis digital, serta percepatan proses verifikasi di lapangan agar respons terhadap aduan masyarakat lebih cepat dan terukur.
2. Optimalisasi anggaran perlu dilakukan melalui skala prioritas yang berdasarkan tingkat kerusakan jalan dan intensitas mobilitas masyarakat, serta mendorong inovasi pembiayaan seperti kerja sama dengan pihak ketiga tanpa mengurangi akuntabilitas dan kontrol pemerintah
3. Dinas PUPR perlu meningkatkan pengawasan kualitas pekerjaan melalui evaluasi rutin terhadap kontraktor, penerapan standar material yang lebih baik, serta pengawasan teknis yang lebih ketat guna memastikan hasil pekerjaan lebih tahan lama dan sesuai spesifikasi.
4. Upaya peningkatan partisipasi masyarakat perlu diperluas melalui sosialisasi rutin di tingkat kelurahan dan kecamatan mengenai prosedur pelaporan, jadwal kegiatan, serta mekanisme prioritas program. Peningkatan partisipasi ini diharapkan dapat memperbaiki hubungan pemerintah–masyarakat, meningkatkan kepercayaan publik, dan mendorong keterlibatan warga dalam perencanaan infrastruktur.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **Buku**

- Agus Subarsono. 2015. Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori, dan Aplikasi  
Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Amirudin dan Zainal Askin. 2004. Pengantar Metode Penelitian Hukum.  
Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Ashofa, Burhan. 2013. Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Rineka Cipta.
- Asshiddiqie, Jimly. 2006. Pengantar Ilmu Hukum Tata Negara. Jakarta: Konstitusi Press.
- Budi Winarno. 2012. Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus  
Yogyakarta: CAPS.
- Faried, Ali dan Andi Syamsu Alam. 2010. Hukum Pemerintahan Daerah di Indonesia. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Gaffar, Afan. 2009. Politik Indonesia: Transisi Menuju Demokrasi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- George C. Edwards III. 1980. Implementing Public Policy. Washington D.C.: Congressional Quarterly Press.
- Hadjon, Philipus M. 2002. Pengantar Hukum Administrasi Indonesia.  
Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Huda, Ni'matul. 2005. Otonomi Daerah: Filosofi, Sejarah, dan Perkembangannya. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Indroharto. 1993. Usaha Memahami Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Islamy, M. Irfan. 2018. Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara. Jakarta: Bumi Aksara.
- Manan, Bagir. 1994. Hubungan Antara Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945.  
Jakarta: Pustaka Sinar Harapan
- Mangkunegara, Anwar Prabu. 2013. Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan. Bandung: Remaja Rosdakarya.

- Mutia, Henry. 2009. Otonomi Daerah dan Desentralisasi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Nugroho, Riant. 2014. Public Policy. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- Ridwan HR. 2010. Hukum Administrasi Negara. Jakarta: Rajawali Pers.
- Santoso, B. 2019. Perkembangan Kota dan Infrastruktur Perkotaan. Jakarta: Rajawali Press.
- Sedarmayanti. 2003. Good Governance (Kepemerintahan yang Baik) dalam Rangka Otonomi Daerah. Bandung: Mandar Maju.
- Soekanto, Soerjono. 1986. Pengantar Penelitian Hukum. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Sukirman. 1999. Dasar-dasar Perkerasan Jalan. Bandung: Nova.
- Van Meter, Donald S., dan Carl E. Van Horn. 1975. The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework, Administration & Society. Sage Publications, California, Amerika Serikat.
- Wahab, Solichin Abdul. 2021. Analisis Kebijakan Publik. Jakarta: Bumi Aksara.
- Yasin, M. 2015. Hukum Administrasi Negara. Jakarta: Kencana.

### **Jurnal/Skripsi**

- Badan Pertanahan Nasional Tingkat I Riau. “Bab II Gambaran Umum Lokasi Penelitian.” Dalam repository.uin-suska.ac.id, hlm. 3. Diakses pada 7 September 2025.
- Gusliana HB, Syaifullah Yophi Ardiyanto, Hendra Setyawan, Baskoro Nugroho Putro, Ari Wibowo Kurniawan, Zulbahri Zulbahri, Nikolina Gerdijan, Özgür Eken, Francesca Latino, dan Francesco Tafuri. 2024. “Legal Review of Bullying Cases against Students with Disabilities in Physical Education Learning at Schools: A Systematic Review” Retos: Nuevas Tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación, No. 57: 840– 848.
- Maulana, Daffa Fadhil, Gusliana H.B., dan Zulwisman. 2024. “Pelaksanaan Inovasi Pencatatan Akta Kelahiran di Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Payakumbuh Berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.” Jurnal Sosial Humaniora Sigli, Vol.7, No.1, Juni.
- Nurhadi. 2018 “Implementasi Good Governance dalam Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia,” Jurnal Administrasi Publik, Vol. 6, No. 2: April.
- Prawirohardjo, S. 2019. “Evaluasi Strategi Preservasi Jalan Nasional Menggunakan Metode Multi-Kriteria.” Jurnal Transportasi, Vol.19, No.2, Mei.
- S. Rachmazan, “Eksistensi Bahasa Melayu di Kota Pekanbaru”, JOM FISIP Vol. 4 No. 1 (2017).
- Salsabila Alfiatur Rizki dkk., “Dinamika Masyarakat dan Integritas Unsur – Unsur Kebudayaan di Kota Pekanbaru”, Al-Furqan : Jurnal Agama, Sosial, dan Budaya, Vol. 3, No. 5, 2024.
- Zulwisman. 2021. Arrangement of Green Open Space in Pekanbaru City in Human Rights Perspective and Regional Autonomy. Advances in Social Science, Education and Humanities Research, Vol. 659, RAMLAS 2021.

### **Sumber Internet**

- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia PUPR, <https://bpsdm.pu.go.id>, diakses tanggal 21 Maret 2025.
- Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, Kota Pekanbaru Dalam Angka 2024, Pekanbaru: BPS, 2024.
- Bina Marga. Modul Preservasi Jalan. Jakarta: Kementerian PUPR, 2019, hlm. 12.
- Departemen Pekerjaan Umum, Pedoman Manajemen Aset Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Bina Marga, Petunjuk Teknis Preservasi Jalan Nasional, Kementerian PUPR, 2015.
- Dinas Pendidikan Kota Pekanbaru, Laporan Kinerja 2023, Pekanbaru: Disdik Pekanbaru, 2023.
- DPR Kota Pekanbaru, Naskah Akademik RUU Kota Pekanbaru.
- Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKJIP) Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Tahun 2022, [eskip.pekanbaru.go.id](http://eskip.pekanbaru.go.id), diakses tanggal 21 November 2025.
- Pemerintah Kota Pekanbaru, CAL-K (Catatan Alamat Lembaga Kota) 2023. Pemerintah Kota Pekanbaru, Sejarah Kota Pekanbaru, <https://www.pekanbaru.go.id>, diakses tanggal 20 November 2025.

Pemerintah Kota Pekanbaru, Pekan Budaya Kreatif Melayu Kembali Hidupkan Malam Minggu di Pekanbaru, <https://www.pekanbaru.go.id>, diakses tanggal 21 November 2025.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Modul Preservasi Jalan.

Jakarta: Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia, 2019, hlm. 8.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Tugas dan Fungsi Kementerian PUPR, <http://www.pu.go.id>, diakses tanggal 21 Maret 2025.

### **Peraturan Perundang-Undangan**

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan Jalan, Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2011.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11/PRT/M/2011 tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus, Penjelasan Pasal 1 ayat (1).

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2016 tentang Perangkat Daerah, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016.

Peraturan Wali Kota Pekanbaru Nomor 94 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas PUPR.

Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJMD) Kota Pekanbaru Tahun 2025–2045, Pemerintah Kota Pekanbaru, 2025.

Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 2019.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015.

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009.