

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENTERI
PERHUBUNGAN NOMOR 3 TAHUN 1994 TENTANG
ALAT PENGENDALI DAN PEMAKAI JALAN
DALAM RANGKA EFEKTIVITAS PENGGUNAAN
ALAT PEMBATAS KECEPATAN DI DINAS
PERHUBUNGAN KABUPATEN ACEH TENGAH**

SKRIPSI

Oleh:

REKI FANDI SIAGIAN

NPM : 1403100134

**Program Studi Ilmu Administrasi Negara
Konsentrasi Kebijakan Publik**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
MEDAN
2018**

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Bismillahirrohmanirrohim

Telah selesai diberikan bimbingan dalam penulisan skripsi sehingga naskah skripsi ini telah memenuhi syarat dan dapat disetujui untuk dipertahankan dalam ujian skripsi, oleh:

Nama Lengkap : REKI FANDI SIAGIAN
N P M : 1403100134
Program Study : Ilmu Administrasi Negara
Judul Skripsi : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 3 TAHUN 1994 TENTANG ALAT PENGENDALI DAN PEMAKAI JALAN DALAM RANGKA EFEKTIVITAS PENGGUNAAN ALAT PEMBATAS KECEPATAN DIDINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN ACEH TENGAH

Medan, 17 Oktober 2018

Pembimbing I

Drs. R. Kusnadi, M.AP

Disetujui Oleh
Ketua Program Studi

Nalil khatriah, S.IP, M.Pd



Dr. Arifin Saleh, S.Sos, MSP

BERITA ACARA PENGESAHAN

Bismillahirrahmanirrahim

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Tim Penguji Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara oleh:

Nama Lengkap : **REKI FANDI SIAGIAN**

N P M : 1403100134

Program Study : Ilmu Administrasi Negara

Pada hari, tanggal : Rabu, 17 Oktober 2018

W a k t u : Pukul 08.30 WIB s/d selesai

TIM PENGUJI

PENGUJI I : **Dr. Mohammad Yusri, M.Si**

PENGUJI II : **Ananda Mahardika, S.Sos, MSP**

PENGUJI III : **Drs. R. Kusnadi, M.AP**

PANITIA PENGUJI

Ketua,


Dr. Arifin Saleh, S.Sos, MSP



Sekretaris,


Dr. Zulfahmi, M.I.Kom

PERNYATAAN KEASLIAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan ini saya, **REKI FANDI SIAGIAN**, NPM : 1403100134 menyatakan dengan sungguh – sungguh :

1. Saya menyadari bahwa memalsukan karya ilmiah dalam segala bentuk dilarang oleh Undang – Undang, termasuk pembuatan karya ilmiah oleh orang lain dengan suatu imbalan. Memplagiat atau menjiplak serta mengambil karya orang lain adalah tindakan kejahatan harus dihukum menurut Undang – Undang yang berlaku.
2. Bahwa skripsi ini adalah hasil karya dan tulisan saya sendiri. Bukan karya orang lain atau karya plagiat serta karya jiplakan dari karya orang lain.
3. Bahwa didalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu didalam naskah ini disebutkan dalam daftar pustaka.

Bila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, saya bersedia tanpa mengajukan banding menerima sanksi :

1. Skripsi saya beserta nilai – nilai hasil ujian saya dibatalkan.
2. Pencabutan kembali gelar kesarjanaan yang telah saya peroleh, serta pembatalan dan penarikan ijazah sarjana dan transkrip nilai yang telah saya terima.

Medan, Oktober 2018



Yang menyatakan,

REKI FANDI SIAGIAN



dar of Terpercaya
 universitas yang dikembangkan
 online

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
 UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
 FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 - (061) 6610458 Ext. 200-201 Fax. (061) 6625474
 Website: http://www.umsu.ac.id E-mail: rektor@umsu.ac.id

Sk-5

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama lengkap : REKI FANDI SIAGIAN
 NPM : 1403100134
 Jurusan : ILMU ADMINISTRASI NEGARA
 Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 tahun 1999 tentang Alat pengendali dan pemawai jalan dalam rangka efektivitas Penggunaan Alat pembatas Kecepatan di Area Perhubungan terak.aceh bangs

No.	Tanggal	Kegiatan Advis/Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	28-01-2008	Bimbingan Perbaikan proposal dari bab I sampai bab III	[Signature]
2	10-03-2008	Penulisan sesuai SK Dekan dengan no. 1 tahun 2005	[Signature]
3	10-08-2008	Perbaikan penulisan di bab III	[Signature]
4	16-08-2008	Bimbingan Partur Wawancara	[Signature]
5	29-08-2008	Perbaikan Bab IV Pembahasan	[Signature]
6	20-09-2008	Perbaikan Abstrak dan bab V	[Signature]
7	03-10-2008	Bimbingan Bab I sampai bab V	[Signature]
8	15-10-2008	ACC Skripsi	[Signature]

Medan, 2008

Dekan,
 [Signature]
 H. ARIFIN KALEH, S.Sos, M.Pd

Ketua Program Studi,
 [Signature]
 NALIL KHARIRAH S.p. Mpd.

Pembimbing ke : I.
 [Signature]
 Drs. K. BURNADI M.Pd.

ABSTRAK

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN MENTRI PERHUBUNGAN NOMOR 3 TAHUN 1994 TENTANG ALAT PENGENDALI DAN PEMAKAI JALAN DALAM RANGKA EFEKTIVITAS PENGGUNAAN ALAT PEMBATAS KECEPATAN DI DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN ACEH TENGAH

OLEH :
REKI FANDI SIAGIAN
NPM : 1403100134

Jalan Khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Pihak Kepolisian dapat mengenakan sanksi pidana kepada masyarakat yang melanggar 3 penggunaan fungsi jalan umum, karena jalan umum adalah jalan yang diselenggarakan oleh negara untuk mendukung kepentingan umum.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana efektivitas penggunaan alat pembatas kecepatan. Berdasarkan Pasal (4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan, alat pembatas kecepatan ditempatkan pada jalan di lingkungan permukiman, jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C, dan pada jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah metode deskriptif dengan pengolahan data kualitatif, yaitu metode yang digunakan untuk membedah suatu fenomenal dilapangan dan menjabarkan temuan dilapangan. Sumber data yang digunakan berasal dari data primer dan data sekunder.

Dari hasil kajian atau analisis data hasil wawancara tentang aspek-aspek tersebut maka diperoleh kesimpulan bahwa pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan masih kurang efektif, karena masih kurangnya sosialisasi dalam penyampaian informasi mengenai Alat Pengendali dan Pemakai Jalan. Kemudian masih seringnya di temui alat pembatas kecepatan yang melanggar aturan dan masih kurangnya pengetahuan pentingnya pembuatan alat pembatas kecepatan, serta tidak adanya sanksi kepada Masyarakat Kabupaten Aceh Tengah.

Kata Kunci: *Alat pengendali dan pemakai jalan, alat pembatas kecepatan*

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, taufik dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat beriringan salam juga penulis persembahkan kepada junjungan Nabi Muhammad SAW yang telah membawa umat manusia dari alam kebodohan menuju alam yang penuh ilmu pengetahuan bagi kehidupan didunia maupun di akhirat.

Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menempuh ujian tingkat sarjana pendidikan S-1 Jurusan Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Penulis memilih skripsi ini berjudul : **“Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 03 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah”**. Penulis menyadari dalam menyelesaikan skripsi ini, telah banyak mendapatkan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada :

1. Teristimewa dan yang paling utama, kepada Ayahanda penulis Midian Siagian serta Ibunda tercinta Rahmayanti yang telah memberikan kasih sayangnya berupa bimbingan, semangat serta doa yang tak berhenti mengiringi langkah penulis. Terimakasih atas pendidikan hidup dan pengorbanan yang telah mereka dedikasikan dengan ikhlas. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan limpahan rahmat-Nya.

2. Bapak Dr. Agussani, M.Ap selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Bapak Dr. Arifin, S.Sos, MSP Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Nalil Khairiah, S.Ip, M.Pd selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Serta
5. Bapak Drs. R. Kusnadi M.AP selaku Dosen Pembimbing yang telah meluangkan waktu dan dengan kesabaran memberikan bimbingannya kepada penulis.
6. Dosen – dosen dan seluruh staff pengajar di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan yang bermanfaat selama penulis mengikuti perkuliahan.
7. Kakak penulis yaitu Mely diyanti Siagian yang selalu setia dalam memberikan nasihat dan doa selama penulis menyusun skripsi.
8. Adik penulis Auli Simahara Siagian yang selalu setia memberi semangat dan mengingatkan untuk menyelesaikan skripsi.
9. Sahabat yang penulis sayangi yaitu, Muhammad Khusairi, Rima Meilinda Siregar, Ibrahim Harahap, Jimmy Hendrik, Zoel Anggara, dan seluruh mahasiswa IAN Stambuk 2014 yang tak kenal lelah, yang telah banyak menemani dan selalu memberi semangat kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
10. Sahabat seperjuangan IAN C PAGI dan IAN D Kebijakan Publik, khususnya Ilham Daulay, Jefry Anhar, Angga Putra, Dan Daud Siregar yang selalu memberikan semangat selama menyusun skripsi.

Akhirnya kepada seluruh pihak yang telah memberikan semangat dan dukungan kepada penulis yang tidak bisa disebutkan satu persatu, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar– besarnya, semoga Allah SWT melimpahkan rahmat dan karunianya serta membalas segala budi baik yang diberikan kepada penulis. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Medan, Oktober 2018

Yang menyatakan,

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Sistematika Penulisan	6
BAB II URAIAN TEORITIS	
A. Pengertian Implementasi	7
B. Pengertian Kebijakan	7
C. Pengertian Kebijakan Publik	8
1. Tujuan Kebijakan Publik	9
2. Ciri-ciri Kebijakan Publik.....	9
3. Jenis Kebijakan Publik.....	10
4. Proses Pembuatan Kebijakan Publik	12
D. Pengertian Implementasi Kebijakan Publik.....	13
E. Faktor Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan Hal.....	14
F. Konsep alat pengendali kecepatan lalu lintas.....	20

1. Fungsi pengendali kecepatan lalu lintas.....	20
2. Penempatan fasilitas pengendali kecepatan.....	20
3. Karakteristik jenis fasilitas pengendali kecepatan.....	21
4. Jenis Pengendali Kecepatan.....	21
5. Kriteria Pemilihan Fasilitas Pengendali Kecepatan.....	23
6. Kriteria Evaluasi Fasilitas Pengendali Kecepatan	24
G. Pengertian Efektifitas.....	26
1. Pengertian Efektifitas.....	26
2. Pendekatan Yang Digunakan Dalam Penilaian Efektivitas.....	27

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	30
B. Kerangka Konsep	30
C. Defenisi Konsep	32
D. Kategorisasi	33
E. Narasumber	33
F. Teknik Pengumpulan Data	35
G. Teknik Analisis Data	36
H. Lokasi Dan Waktu Penelitian	39
I. Deskripsi Lokasi Penelitian	39
1. Sejarah Sejarah Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.....	39
2. Tujuan Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.....	40
3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.....	41

4. Tugas Pokok Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.....	41
5. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah....	42
6. Uraian Tugas Jabatan Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah	45

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	49
B. Pembahasan	54

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	68
B. Saran	69

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Data Dinas Perhubungan Kab. AcehTengah.....50

Tabel 4.1 Data Dinas Perhubungan Kab. AcehTengah.....51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Kerangka Konsep.....	31
Gambar 3.2 Bagan Struktur Dinas Perhubungan Kab. Aceh Tengah.....	45
Gambar 4.1 Data Dinas Perhubungan Kab. AcehTengah.....	54
Gambar 4.2 Data Dinas Perhubungan Kab. AcehTengah.....	54

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Jalan Khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri. Pihak Kepolisian dapat mengenakan sanksi pidana kepada masyarakat yang melanggar penggunaan fungsi jalan umum, karena jalan umum adalah jalan yang diselenggarakan oleh negara untuk mendukung kepentingan umum dan sudah seharusnya penggunaan jalan umum untuk kepentingan pribadi haruslah memiliki izin dari pihak kepolisian agar tidak dikenakan sanksi pidana untuk penggunaan jalan tersebut.

Jalan merupakan salah satu fasilitas publik yang sangat vital bagi warga masyarakat. Namun, di samping itu, banyak sekali aktivitas pelanggaran yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan. Pelanggaran-pelanggaran itu seperti pembangunan polisi tidur yang kemudian disebut alat pembatas kecepatan oleh warga masyarakat yang tidak memenuhi standar kualifikasi dari Kementerian Perhubungan yang telah diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan No 3 tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan. Dari sekian banyak masyarakat yang menggunakan jalan untuk aktivitasnya tersebut, tidak sedikit yang tidak memiliki izin untuk membuat alat pembatas kecepatan sebagaimana

dimaksud di atas. Padahal, untuk hal ini ada peraturan yang mengikatnya, yaitu yang tercantum pada Pasal 63 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yang berbunyi : “Setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang manfaat jalan, sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 ayat (1), dipidana dengan pidana penjara paling lama 18 (delapan belas) bulan atau denda paling banyak Rp 1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah).”

Berdasarkan Pasal (4) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan, alat pembatas kecepatan ditempatkan pada jalan di lingkungan permukiman, jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C. Bentuk Konstruksi alat pembatas kecepatan pun diatur pada Pasal (6) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan yang berbunyi: Bentuk penampang melintang alat pembatas kecepatan menyerupai trapesium dan bagian yang menonjol di atas badan jalan maksimum 12 cm, Penampang sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), kedua sisi miringnya mempunyai kelandaian yang sama maksimum 15%, Lebar mendatar bagian atas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), proporsional dengan bagian menonjol di atas badan jalan dan minimum 15cm, Bentuk dan ukuran alat pembatas kecepatan sebagaimana dalam Lampiran gambar 1 keputusan ini. Polisi tidur merupakan bagian dari alat pengendali pemakai jalan sebagai alat pembatas kecepatan. Polisi tidur sudah dicatat Abdul Chaer dalam Kamus Idiom Bahasa Indonesia (1984) dan diberi makna; rintangan (berupa permukaan jalan yang ditinggikan) untuk menghambat kecepatan kendaraan. Alat Pembatas Kecepatan

adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, sampai 40 % (*Direktorat Jenderal Prasarana Wilayah*).

Pemasangan alat pembatas kecepatan di jalan umum yang berfungsi sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan tidak sembarang orang bebas membuatnya, karena pemasangan alat penghambat jalan “polisi tidur” itu sudah ada aturan dan tata cara dalam pembuatannya.

Alat pembatas kecepatan jalan dalam banyak kasus keberadaannya dibuat untuk membatasi kecepatan, khususnya pada lingkungan perumahan telah menjadi momok bagi pengendara kendaraan karena seringkali menyebabkan kecelakaan dan menimbulkan ketidaknyamanan. Pemasangan alat penghambat jalan secara tidak proporsional dan tidak sesuai aturan menjadi penyebab kondisi tersebut. Alat pembatas kecepatan pada penggunaannya seringkali dibuat masyarakat sebanyak dan setinggi mungkin dengan harapan para pengendara mampu mengurangi kecepatannya. Akan tetapi kondisi tersebut disadari atau tidak dapat berbahaya dan mengganggu kenyamanan pengendara. Prinsip dasar pembuatan alat pembatas kecepatan yang awalnya untuk keselamatan dan kenyamanan berkendara tidak tercapai. Untuk itulah setiap pemasangan alat penghambat jalan harus dilakukan sesuai aturan, jangan sampai tujuan positif dari keberadaan alat tersebut tidak terlaksana. Alat pembatas kecepatan yang umumnya ada di Indonesia lebih banyak yang bertentangan dengan disain polisi tidur yang diatur berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 dan hal yang demikian ini

bahkan dapat membahayakan keamanan dan kesehatan para pemakai jalan tersebut. Karena kebanyakan masyarakat yang melakukan pembuatan polisi tidur tidak mematuhi aturan dan tata cara pembuatan polisi tidur menurut Undang-Undang yang berlaku, masyarakat dalam pemasangan alat pembatas kecepatan di jalan umum dengan aturan dan kepentingan pribadi mereka. Sehingga kebanyakan polisi tidur yang berada di jalan umum malah membahayakan jiwa bagi pemakai jalan.

Dengan di keluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang alat pengendali dan pemakai jalan, diharapkan mampu membuat penggunaan alat pembatas kecepatan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah dapat memenuhi standar kualifikasi pembangunan polisi tidur atau disebut alat pembatas kecepatan dari Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan masalah alat pengendali dan pemakai jalan di atas, maka penulis ingin meneliti tentang efektivitas penggunaan alat pembatas kecepatan dengan judul: : “Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan Dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan Di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas maka perumusan masalah penelitian ini adalah “Bagaimana Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali

Dan Pemakai Jalan Dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan Di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah”.

C. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian tentunya mempunyai orientasi atau tujuan yang hendak dicapai. Adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui Bagaimana Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan Dalam Rangka Efektivitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan Di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.

D. Manfaat Penelitian

Dengan dilakukannya penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain :

a. Praktis

Diharapkan dengan adanya penelitian ini maka dapat memberi suatu masukan khususnya pada Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah dalam melaksanakan efektivitas penggunaan alat pembatas kecepatan

b. Akademis

- 1) Sebagai bahan referensi bagi penelitian selanjutnya untuk memperdalam penelitian mengenai alat pengendali pemakai jalan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah
- 2) Bagi penulis, selain sebagai syarat menyelesaikan pendidikan, juga dapat menambah ilmu pengetahuan bidang ilmu Administrasi Kebijakan Publik. Dengan melakukan penelitian, diharapkan dapat memberikan pengalaman

yang berguna bagi peneliti untuk dapat berfikir secara analisis dan dinamis di masa yang akandatang.

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Berisikan pendahuluan yang menguraikan latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II : URAIAN TEORITIS

Berisikan uraian teori yang menguraikan pengertian implementasi, pengertian kebijakan, pengertian kebijakan publik, pengertian implementasi kebijakan publik, faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, konsep penilaian prestasi kerja, konsep Pegawai Negeri Sipil, pengertian penyusunan, konsep perencanaan, konsep Sasaran Kerja Pegawai.

BAB III : METODE PENELITIAN

Menguraikan metode penelitian yang meliputi jenis penelitian, kerangka konsep, definisi konsep, , kategorisasi, narasumber, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan lokasi penelitian.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian dan pembahasan.

BAB V : PENUTUP

Kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN**

BAB II

URAIAN TEORITIS

A. Pengertian Implementasi

Menurut Susilo (2007:174) menyatakan implementasi merupakan suatu penerapan, ide, konsep, kebijakan atau inovasi dalam suatu tindakan praktis, sehingga memberikan dampak baik berupa perubahan pengetahuan, keterampilan, maupun nilai dan sikap.

Menurut Wahab (2008:140) implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang. Namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif penting atau keputusan-keputusan badan peradilan. Lazimnya keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin dicapai dan berbagi cara untuk mengatur proses implementasinya.

Pengertian implementasi yang dikemukakan diatas, dapat dikatakan bahwa implementasi adalah bukan sekedar aktivitas, tetapi suatu kegiatan yang terencana dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan. Oleh karena itu implementasi tidak berdiri sendiri tetapi dipengaruhi oleh objek berikutnya.

B. Pengertian Kebijakan

Menurut Dunn (2003:20) kebijakan adalah suatu daftar pilihan tindakan yang saling berhubungan yang disusun oleh instansi atau pejabat pemerintah antara lain dalam bidang pertahanan, kesehatan, pendidikan, kesejahteraan pengadilan kriminalitas dan pembangunan perkotaan.

Menurut Dye (2005:17) kebijakan adalah segala sesuatu yang dikerjakan atau tidak dikerjakan oleh pemerintah, mengapa suatu kebijakan harus dilakukan dan apakah manfaat bagi kehidupan bersama harus menjadi pertimbangan yang baik agar kebijakan tersebut mengandung manfaat yang besar bagi warganya dan berdampak kecil dan sebaiknya tidak menimbulkan persoalan yang merugikan, walaupun demikian pasti ada yang diuntungkan dan ada yang dirugikan, disinilah letaknya pemerintah harus bijaksana dalam menetapkan suatu kebijakan.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa kebijakan adalah serangkaian pilihan yang mempunyai hubungan satu sama lain dan kebijakan adalah suatu strategi dan tindakan seseorang atau sekelompok orang untuk mencapai satu tujuan. Di dalam pilihan itu juga termasuk keputusan untuk mengerjakan atau tidak mengerjakan itu semua tergantung manfaat dan kerugiannya.

C. Pengertian Kebijakan Publik

Menurut Abidin (2012:07) kebijakan publik adalah kebijakan dari pemerintah, sehingga salah satu ciri kebijakan “what government do or not to do” kebijakan dari pemerintahlah yang dapat memaksa masyarakat untuk mematuhi.

Menurut Dye (2012:5) menyatakan bahwa kebijakan publik ialah “*whatever governments choose to do or not to do*” (pilihan tindakan apa pun yang dilakukan atau tidak ingin dilakukan oleh pemerintah). Definisi ini menekankan bahwa dimana pilihan tindakan yang dilakukan pemerintah dan tindakan yang tidak dilakukan oleh pemerintah merupakan suatu kebijakan publik yang mempunyai pengaruh dampak terhadap masyarakat.

Berdasarkan pendapat para ahli tersebut dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah maupun tidak dilakukan pemerintah yang terstruktur agar mencapai tujuan untuk menyelesaikan masalah publik.

1. Tujuan Kebijakan Publik

Fungsi utama dari Negara adalah mewujudkan, menjalankan dan melaksanakan kebijaksanaan bagi seluruh masyarakat. Hal ini berkaitan dengan tujuan-tujuan penting kebijakan pemerintah pada umumnya, yaitu;

- a) Memelihara ketertiban umum (negara sebagai stabilisator)
- b) Memajukan perkembangan dari masyarakat dalam berbagai hal (Negara sebagai stimulator)
- c) Memadukan berbagai aktifitas (Negara sebagai koordinator)
- d) Menunjuk dan membagi benda material dan non material (Negara sebagai distributor).

2. Ciri-ciri kebijakan publik

ciri adalah keterangan yang menunjukkan sifat khusus dari sesuatu, orang mengenal sesuatu berdasarkan keterangan tersebut. Demikian pula dengan kebijakan publik tanpa mengetahui sifat khusus atau ciri-ciri dari kebijakan, sulit membedakan antara kebijakan dengan keputusan, tetapi tidak semua keputusan merupakan kebijakan.

Menurut Anderson (2003: 22) mengemukakan beberapa ciri-ciri dari kebijakan publik sebagai berikut:

- a) *Public policy is purposive, goal-oriented behaviour rather than random or chance behavior.* Setiap kebijakan publik harus ada tujuannya. Artinya, pembuatan suatu kebijakan publik tidak boleh sekedar asal buat atau karena kebetulan ada kesempatan membuatnya. Tanpa ada tujuan tidak perlu ada Kebijakan.
- b) *Public policy consists of courses of action – rather than separate, discrete decision, or actions – performed by government officials.* Artinya suatu kebijakan tidak berdiri sendiri, terpisah dari kebijakan lain. Namun, ia berkaitan dengan berbagai kebijakan dalam masyarakat, dan berorientasi pada implementasi, interpretasi, dan penegak hukum.
- c) *Policy is what government do – not what they say will do or what they intend to do.* Kebijakan adalah apa yang dilakukan oleh pemerintah, bukan apa yang masih ingin atau di kehendaki untuk dilakukan pemerintah.
- d) *Public policy may either negative or positive.* Kebijakan dapat berbentuk negative atau melarang dan juga dapat berupa pengarahan untuk melaksanakan atau menganjurkan.
- e) *Public policy is based on law and is authoritative.* Kebijakan harus berdasarkan hukum, sehingga mempunyai kewenangan memaksa masyarakat mengikutinya.

3. Jenis Kebijakan Publik

Menurut James E. Anderson (2012:22), kebijakan publik dapat di kelompokkan sebagai berikut :

- a) *Substantive Policies and Procedural Policies.*

Substantive Policies adalah kebijakan yang dilihat dari substansi masalah yang dihadapi oleh pemerintah. Misalnya : kebijakan politik luar negeri, kebijakan di bidang pendidikan, kebijakan ekonomi, dan sebagainya. Dengan demikian yang menjadi tekanan dari *substansi policies* adanya pokok masalahnya (*subject matter*) kebijakan. *Procedural Policies* adalah suatu kebijakan yang dilihat dari pihak-pihak mana saja yang terlibat dalam perumusan kebijakan publik, serta cara bagaimana suatu kebijakan publik diimplementasikan.

b) *Distributive, Redistributive, and self Regulatory Policies.*

Distibutive Policies adalah suatu kebijakan yang mengatur tentang pemberian pelayanan atau keuntungan bagi individu-individu, kelompok-kelompok, perusahaan-perusahaan atau masyarakat tertentu. *Redistributive Policies* adalah kebijakan yang mengatur tentang pemindahan alokasi kekayaan, kepemilikan, atau hak-hak di antara kelas-kelas dan kelompok penduduk. *Self Regulatory Policies* adalah kebijakan yang mengatur tentang pembatasan atau pelanggaran perbuatan atau tindakan bagi seseorang atau sekelompok orang.

c) *Material Policies* adalah kebijakan-kebijakan tentang pengalokasian atau penyediaan sumber-sumber material yang nyata bagi para penerimanya, atau mengenakan beban-beban bagi mereka yang mengalokasikan sumber-sumber material tersebut.

d) *Publik Goods and Private Goods Policies*

Publik Goods Policies adalah suatu kebijakan yang mengatur tentang penyediaan barang-barang dari pelayanan-pelayanan untuk kepentingan orang banyak.

- e) *Private Goods Policies* merupakan kebijakan-kebijakan tentang penyediaan barang-barang atau pelayanan-pelayanan untuk kepentingan perorangan yang tersedia di pasar bebas, dengan imbalan biaya tertentu.

4. Proses Pembuatan Kebijakan Publik

Menurut Dunn (2003:26) terdapat lima tahapan dalam proses pembuatan kebijakan publik, yaitu:

- a) Perumusan Masalah

Perumusan masalah dapat memasok pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang mempersoalkan asumsi-asumsi yang mendasari defenisi masalah dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda (agenda setting). Perumusan masalah dapat membantu menemukan asumsi-asumsi yang tersembunyi, mendiagnosa penyebab-penyebab, memetakan tujuan-tujuan yang memungkinkan memadukan pandangan-pandangan yang bertentangan, merancang peluang-peluang kebijakan baru.

- b) Peramalan

Peramalan dapat menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang masalah yang akan terjadi dimasa mendatang sebagai akibat dari diambilnya alternative, termasuk tidak melakukan sesuatu. Tahap ini disebut juga dengan tahap formulasi kebijakan. Peramalan dapat

menguji masa depan plausible, potensial dan secara normatif bernilai, mengestimasi akibat dari kebijakan yang ada atau diusulkan mengenai kendala-kendala yang mungkin akan terjadi dalam penyampaian tujuan dan mengestimasi kelayakan politik dari berbagai pilihan.

c) Rekomendasi

Rekomendasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang manfaat atau biaya dari berbagai alternatif yang akibatnya dimasa mendatang telah diestinasikan melalui peramalan, ini membantu pengambil kebijakan pada tahap adopsi kebijakan. Rekomendasi membantu mengestimasi tingkat resiko dan ketidakpastian mengenai eksternalitas dan akibat ganda.

d) Pemantauan

Pemantauan (monitoring) menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang akibat dari kebijakan yang diambil sebelumnya. Ini membantu pengambilan kebijakan pada tahap implementasi kebijakan.

e) Evaluasi

Evaluasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang ketidak sesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang benar-benar dihasilkan, jadi ini membantu pengambilan kebijakan pada tahap penilaian kebijakan terhadap proses pembuatan kebijakan.

D. Pengertian Implementasi Kebijakan Publik

Menurut Tangkilisan (2003:01) Implementasi kebijakan adalah tahapan pembuatan keputusan di antara pembentukkan sebuah kebijakan-kebijakan

seperti halnya pasal-pasal sebuah undang-undang legislatif, pengeluaran sebuah peraturan eksekutif, kelolosan keputusan pengadilan atau keluarnya standard peraturan dan konsekuensi dari kebijakan bagi masyarakat yang mempengaruhi beberapa aspek kehidupan.

Menurut Tachjan (2006:25) implementasi kebijakan publik merupakan proses kegiatan administrasi yang dilakukan setelah kebijakan ditetapkan dan disetujui. Kegiatan ini terletak diantara perumusan kebijakan dan evaluasi kebijakan.

Dari defenisi diatas dapat diketahui bahwa implementasi kebijakan terdiri dari tujuan atau sasaran kebijakaan, aktivitas atau kegiatan pencapaian tujuan dari hasil kegiatan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa implementasi merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran yang ditetapkan. Keberhasilan dari implementasi kebijakan publik dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (output) yaitu : tercapai atau tidaknya suatu tujuan-tujuan yang ingin dicapai.

E. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Keberhasilan implementasi dapat dipengaruhi faktor-faktor yang memiliki keterkaitan satu sama lain. Ada banyak faktor-faktor yang mempengaruhi, Model George C Edwards III (2006:150) memeparkan pendapatnya sebagai berikut:

a. Komunikasi

Untuk menuju implementasi kebijakan yang diinginkan, maka pelaksana harus mengerti benar apa yang harus dilakukan untuk kebijakan tersebut. Selain itu

yang menjadi sasaran kebijakan harus diberi informasi mengenai kebijakan yang akan diterapkan mulai dari tujuan dan sasarannya. Maka dari itu sosialisasi kebijakan sangat diperlukan untuk menunjang keberhasilan dari implementasi kebijakan. Sosialisasi bisa dilakukan dengan berbagai cara antara lain dengan media masa, elektronik, sosial dll.

Komunikasi akan terwujud baik jika ada faktor-faktor yang menjadikan komunikasi tersebut berjalan baik. Terdapat tiga indikator yang dapat dipakai dalam mengukur keberhasilan variable komunikasi antara lain

- 1) *Transmisi*, penyaluran komunikasi yang baik akan menghasilkan komunikasi yang baik pula.
- 2) *Kejelasan*, komunikasi yang diterima oleh pelaksana kebijakan harus jelas dan mudah dimengerti agar mudah melakukan tindakan.
- 3) *Konsistensi*, perintah yang diberikan untuk pelaksanaan suatu kebijakan haruslah tetap pada pendirian awal dan jelas.

b. Sumber daya

Selain informasi yang mampu menjadikan kebijakan berhasil adalah sumber daya yang dimiliki oleh implementator. Sumber daya pendukung dapat berupa sumber daya manusia, yakni kompetensi implementor dan sumber daya finansial. Tanpa adanya sumber daya maka kebijakan tidak akan berjalan dengan semestinya. Bahkan kebijakan tersebut akan menjadi dokumen saja.

c. Disposisi

Disposisi adalah sikap dari pelaksana kebijakan, jika pelaksana kebijakan ingin efektif maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa

yang dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakan. Faktor-faktor mengenai disposisi implementasi kebijakan oleh George C. Edward III (2006: 152-153).

1) Pengangkatan birokrat

Disposisi atau sikap para pelaksana akan mengakibatkan permasalahan yang akan timbul pada implementasi kebijakan jika personilnya tidak melaksanakan kebijakan-kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat tinggi. Oleh karena itu, pemilihan atau pengangkatan personil untuk melaksanakan kebijakan adalah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, khususnya pada kepentingan masyarakat.

2) Insentif

Edward menyatakan bahwa salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah para pelaksana cenderung melakukan manipulasi insentif. Oleh karena itu, pada umumnya orang bertindak menurut kepentingannya sendiri. Manipulasi insentif yang dilakukan oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu akan menjadi faktor pendukung yang membuat para pelaksana kebijakan melaksanakan tugasnya dengan baik. Hal ini dilakukan untuk memenuhi kepentingan pribadi dan organisasi.

d. Strukur birokrasi

Birokrasi merupakan struktur yang bertugas untuk mengimplementasikan kebijakan, karena mempunyai pengaruh yang besar untuk mewujudkan

keberhasilan kebijakan. Ada dua karakteristik yang dapat mendorong kinerja birokrasi menurut George C Edward III (2006:153) yaitu:

1) *Standard Operational Procedures (SOP)*

SOP adalah suatu kegiatan yang dilakukan secara rutin oleh para pegawai (atau pelaksana kebijakan/administratur/birokrat) berdasarkan dengan standar yang ditetapkan (atau standar minimum yang dibutuhkan masyarakat) dalam pekerjaannya.

2) Fragmentasi

Fragmentasi adalah upaya penyebaran tanggung jawab kegiatan atau aktivitas kerja kepada beberapa pegawai dalam unit- unit kerja, untuk mempermudah pekerjaan dan memperbaiki pelayanan.

Berdasarkan pendapat di atas, maka dalam penelitian ini penelitian dapat menjelaskan variabel-variabel keberhasilan implementasi kebijakan sebagai berikut:

1. Isi kebijakan (*content of policy*), yang mencakup:

- a) Kepentingan kelompok sasaran atau target *groups* termuat dalam isi kebijakan. Dalam pengertian ini, kebijakan dibuat untuk memenuhi kebutuhan oleh masyarakat atau kelompok untuk memecahkan masalah yang terjadi di kehidupannya. Oleh karena itu dalam suatu masyarakat atau kelompok banyak sekali masalah yang membelenggu dan butuh kebijakan yang dibuat pemerintah. Disini kebijakan yang sangat dibutuhkan harus terlaksana agar mengeluarkan masyarakat dari masalah tersebut.

- b) Jenis manfaat yang diterima oleh target *group*. Suatu kebijakan adalah upaya untuk memperbaiki keadaan, jika keadaan yang diterima masyarakat atau kelompok tidak jauh berbeda dari sebelumnya, maka manfaat dari kebijakan tersebut tidak ada.
- c) Perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan. Kebijakan publik yang berhasil bukan dinilai dari isinya yang prestisius namun implementasinya di lapangan. Apakah mampu membawa perubahan yang baik atau malah sebaliknya.
- d) Ketepatan sebuah program. Sebuah program kebijakan harus tepat agar nanti dalam implementasinya berhasil sesuai dengan harapan. Tepat disini meliputi, tepat sasaran, tepat kebutuhan, tepat lingkungan dan tepat guna.
- e) Rincian implementor kebijakan. Kebijakan yang sudah dibuat tidak bisa dinilai keberhasilannya tanpa ada implementor atau pelaksananya. Karena peran implementor sangat penting, tanpa mereka implementasi kebijakan tidak berjalan. Implementor tak cuma satu tapi ada beberapa, maka harus lengkap karena masing-masing mempunyai peran dan fungsi yang berbeda yang saling melengkapi.
- f) Dukungan dari sumber daya yang memadai. Sumber daya manusia (implementor) harus memadai dan tahu peran dan fungsinya secara baik agar tidak keliru. Selain itu sumber daya modal harus sesuai kemampuan agar tidak terjadi kekurangan uang untuk menunjang implementasi kebijakan.

2. Lingkungan implementasi (*context of implementation*), mencakup:
- a) Kekuasaan, kepentingan dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat didalam implementasi kebijakan. Dalam hal ini para aktor kebijakan yang jumlahnya lebih dari satu pasti memiliki pemikiran yang beraneka ragam. Sehingga masing-masing memiliki kepentingan dan strategi yang berbeda. Karena mereka terikat pada jabatan yang mereka punya. Sehingga berdampak pada kebijakan yang dibuat. Besar kecilnya tersebut ditentukan oleh jabatan yang mereka duduki.
 - b) Karakteristik institusi dalam rezim yang sedang berkuasa. Dalam politik negara nama rejim itu tergantung pada penguasa negara yang sedang menjabat. Maka perilaku dan sifat pemimpin negara dapat dilihat pada kebijakan yang dibuat. Dalam suatu rezim, institusi selaku kaki tangan kepala negara maka akan sangat nurut dengan kepala negara dan sistem yang ditentukan kepala negara.
 - c) Tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran. Dalam impementasi kebijakan publik, masyarakat juga mempunyai peran penting untuk menentukan keberhasilan kebijakan tersebut. Karena perilaku masyarakat (kelompok sasaran) sangat menentukan.

Dari teori George C. Edwards III mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, peneliti akan menggunakan teori milik George C. Edward III untuk landasan teori penelitian ini. Selain lebih cocok menggunakan model George C. Edwards III , teori ini memiliki kelebihan yaitu lebih mudah dan jelas untuk digunakan untuk pembahasan penelitian ini.

F. Konsep Alat Pengendali Kecepatan Lalu Lintas

Pengendali kecepatan lalu lintas adalah fasilitas yang direncanakan dan dilaksanakan untuk mempertahankan kecepatan lalu lintas (kendaraan) pada tingkatan tertentu secara teoritis dan praktis, pada kondisi khusus yang berhubungan dengan aspek geometrik jalur maupun tata guna lahan di sekitarnya termasuk pembatas kecepatan seperti yang dimaksud dalam Peraturan Pemerintah No. 43 pasal 35.

1. Fungsi pengendali kecepatan lalu lintas

Fungsi dari pengendali kecepatan lalu lintas ini adalah sebagai fasilitas untuk mengendalikan kecepatan lalu lintas pada tingkatan tertentu sesuai dengan kebutuhan akan keselamatan serta kenyamanan pengguna jalan dan lingkungan jalan.

2. Penempatan fasilitas pengendali kecepatan

Penempatan fasilitas pengendali kecepatan lalu lintas haruslah didasarkan kepada pertimbangan adanya kebutuhan dan perencanaan fasilitas dengan memperhatikan hal - hal sebagai berikut :

- 1) Persyaratan geometrik jalan, - persyaratan keselamatan lalu lintas jalan
- 2) Aspek legalitas
- 3) Sejalan atau merupakan pelengkap dari fasilitas yang telah ada
- 4) Drainase jalan
- 5) Persyaratan aksesibilitas penyandang cacat
- 6) Ramah lingkungan

3. Karakteristik jenis fasilitas pengendali kecepatan

Karakteristik jenis fasilitas pengendali kecepatan pada umumnya dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a) fasilitas yang memberikan efek getaran mekanik maupun suara yang menyebabkan ketidak nyamanan berkendara
- b) fasilitas yang memberikan gangguan geometrik horisontal menyebabkan efek paksaan kepada pengemudi untuk menurunkan kecepatan
- c) fasilitas yang memberikan gangguan geometrik vertikal menyebabkan efek paksaan kepada pengemudi untuk menurunkan kecepatan.

4. Jenis Pengendali Kecepatan

1. Jendulan Melintang Jalan (Road Humps)

a) Karakteristik

Jendulan melintang jalan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal. Pada prakteknya fasilitas ini dimaksudkan untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi untuk menurunkan kecepatan. Penurunan kecepatan ini dibutuhkan untuk mengantisipasi kondisi jalan yang kurang menguntungkan di depannya.

Fasilitas ini merupakan adopsi dari UK Department for Transport untuk mengatasi permasalahan pelanggaran kecepatan yang mengakibatkan tingginya tingkat kecelakaan.

Dari pengalaman pelaksanaan (UK) tercatat beberapa hal yang perlu diperhatikan, seperti:

- 1) Pelaksanaan fasilitas ini terbukti sangat efektif menurunkan tingkat kecepatan
- 2) Fasilitas ini tidak menimbulkan kebisingan (noise) sehingga dapat dilaksanakan di daerah permukiman
- 3) Fasilitas ini harus dirancang dan dilaksanakan sesuai standar yang disyaratkan karena bila tidak justru dapat menciptakan potensi kecelakaan lalu lintas atau kerusakan kendaraan
- 4) Perlu diberikan rambu dan fasilitas pendukung lain untuk meningkatkan efektifitas fasilitas.

b) Kriteria

Jalur yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktifitas tinggi dan masih merupakan suatu sistem kegiatan, dengan intensitas penyeberangan (pedestrian crossing) yang tinggi. Pelaksanaan pada jalan lokal, tidak dibenarkan dipasang pada jalan arteri dan kolektor, dapat dilaksanakan untuk jalan searah maupun dua arah, baik terpisah (divided) maupun tidak terpisah (undivided).

c) Tujuan/ fungsi

Menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan, sampai 40 %.

d) Bahan

Material yang digunakan bahan aspal beton.

e) Dimensi

Dimensi yang digunakan adalah: Panjang : 400 cm, Tinggi : 10 cm

5. Kriteria Pemilihan Fasilitas Pengendali Kecepatan

Kriteria untuk memilih fasilitas pengendali yang akan dilaksanakan haruslah melalui beberapa langkah penelitian, dan direncanakan sesuai persyaratan, dengan lebih mengutamakan keamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan. Kriteria pemilihan tersebut juga tergantung pada tatagunaan lahan, kondisi geometrik dan lokasi tempat pelaksanaan yang ditentukan oleh fungsi dari jalan tersebut, sehingga pada saat penetapan jenis fasilitas pengendali sudah mengacu pada persyaratan perencanaan yang dapat dipertanggung jawabkan secara teknis seperti tercantum pada kriteria masing-masing jenis fasilitas pengendali.

1) Penetapan tujuan pengendalian kecepatan

Penetapan tujuan dari pemasangan fasilitas pengendali haruslah sudah diperhitungkan secara tepat, dengan memperhatikan persyaratan karakteristik dari fasilitas pengendali dan pada masing-masing jenis fasilitas, sebab apabila tidak akan lebih membahayakan bagi pengguna jalan, sebagai contoh, untuk jalan dengan fungsi jalan arteri, pemasangan jendulan melintang jalan dapat menyebabkan kendaraan akan mengalami "lompatan" yang cukup tinggi, karena kecepatan kendaraan pada jalan arteri yang cukup tinggi.

2) Pengenalan karakteristik lalu lintas dan geometrik jalan (lingkungan)

Karakteristik lalu lintas pada lokasi yang akan dipasang fasilitas pengendali haruslah diteliti secara seksama, selain memperhatikan fungsi jalan tersebut, juga jenis kendaraan, tata guna lahan disekitar lokasi serta kondisi geometrik dari jalan dilingkungan lokasi. Setelah semua data tersebut diinventarisir,

kemudian dilakukan penelitian apakah fasilitas pengendali yang akan dipasang sudah sesuai dengan persyaratan.

3) Pemilihan fasilitas

Hubungan tujuan versus fungsi fasilitas versus kondisi lalu lintas dan jalan (lingkungan) Dalam menetapkan fasilitas pengendali haruslah memperhatikan tujuan, fungsi dan lingkungan jalan tempat pemasangannya, sehingga tujuan utama yaitu keamanan dan keselamatan pengguna jalan tercapai. Perencana harus mengidentifikasi lokasi dengan teliti dengan menginventarisir data, yaitu ;

- a. Data rawan kecelakaan
- b. Data lalu lintas, berupa komposisi jenis kendaraan
- c. Data geometrik jalan pada lokasi
- d. Data tata guna lahan disekitar lokasi

Dari data tersebut akan ditentukan pilihan jenis fasilitas pengendali yang paling memungkinkan dengan tetap memperhatikan persyaratan dan rekomendasi yang berlaku.

6. Kriteria Evaluasi Fasilitas Pengendali Kecepatan

Evaluasi fasilitas pengendali setelah pemasangan haruslah dilakukan dengan terencana, dengan melakukan pendataan yaitu :

- a) Secara berkala dilakukan pendataan tentang kecelakaan yang terjadi, apabila terjadi.
- b) Pendataan kecepatan kendaraan diteliti secara berkala
- c) Efektivitas fasilitas pengendali terhadap hasil yang diperkirakan
- d) Pemeliharaan fasilitas pengendali

Setelah meneliti hasil tersebut dapat dilihat sejauhmana tingkat keberhasilannya, dan apabila perlu dilakukan penggantian atau penambahan dengan mengkombinasikan dengan fasilitas pengendali lainnya.

1) Uji kecepatan kendaraan (*before* dan *after*)

Pengendalian kecepatan kendaraan adalah faktor terpenting dalam merencanakan fasilitas pengendali yang akan dipilih, dengan penurunan kecepatan sampai dengan kecepatan tertentu yang direncanakan inilah perencana menetapkan jenis pengendali apa yang paling tepat digunakan pada suatu lokasi. Penetapan jenis pengendali haruslah tetap mengacu pada persyaratan dan rekomendasi fasilitas pengendali yang diberlakukan. Sebelum pelaksanaan pemasangan fasilitas pengendali dilakukan, diperlukan pendataan kecepatan kendaraan, hal ini diperlukan untuk mendeteksi efektifitas pemasangan pengendali setelah dilaksanakan. Setelah ditetapkan jenis fasilitas pengendali yang dipasang, diperlukan pemasangan rambu-rambu pendukung yang merupakan persyaratan pemasangan fasilitas tersebut.

Evaluasi dari efektifitas pemasangan suatu jenis fasilitas ialah dengan melakukan uji kecepatan kendaraan, dengan cara sebagai berikut:

- 1) Catat kecepatan kendaraan pada saat masuk /sebelum melalui fasilitas pengendali.
- 2) Catat kecepatan kendaraan pada saat berada didaerah yang dikendalikan .
- 3) Catat kecepatan kendaraan pada saat keluar dari daerah yang dikendalikan

Efektifitas dari pemasangan fasilitas pengendali dapat dilihat dari hasil uji kecepatan kendaraan pada saat masuk lokasi di daerah yang dikendalikan dan

pada saat keluar dari daerah pengendalian tersebut dibandingkan dengan kecepatan kendaraan sebelum pemasangan fasilitas pengendali tersebut.

2) Data kecelakaan lalu lintas (time series)

- a) Data kecelakaan sebelum dan sesudah ditempatkan pengendali kecepatan yang diperoleh dari kapasitas setempat
- b) Data kecelakaan sebelum penempatan alat pengendali lalu lintas sekurang-kurangnya selama 3 tahun
- c) Data kecelakaan sesudah menempatkan alat pengendali sekurang-kurangnya 2 tahun

3) Rekomendasi

Dimana setiap jenis fasilitas pengendali tidak selalu dapat digunakan disetiap lokasi jalan. Pelaksanaan dari fasilitas pengendali harus disesuaikan dengan fungsi dari jalan, peruntukan dari tata guna lahan, dan kondisi geometriknya, sehingga pemasangan fasilitas tersebut benar-benar dapat mengamankan lokasi tersebut dari kemungkinan terjadinya kecelakaan. Pelaksanaan fasilitas pengendali apabila tidak memperhatikan karakteristik, fungsi dan kemampuan dari fasilitas akan menyebabkan lokasi yang akan dikendalikan lebih berbahaya dari sebelum dipasangnya fasilitas tersebut.

G. Konsepsi Efektivitas

1. Pengertian Efektivitas

Menurut Sejathi (2011), efektivitas merupakan “ketepatan guna, hasil guna, menunjang tujuan.”

Handaya ningrat dalam Ade Gunawan (2003:2) menyatakan bahwa :
“Efektivitas merupakan pengukuran dalam arti terperinci sasaran atau tujuan yang telah ditentukan sebelumnya”.

Ali Muhidin (2009) juga menjelaskan bahwa: Efektivitas juga berhubungan dengan masalah bagaimana pencapaian tujuan atau hasil yang diperoleh, kegunaan atau manfaat dari hasil yang diperoleh, tingkat daya fungsi unsur atau komponen, serta masalah tingka kepuasan pengguna/client.

Berdasarkan definisi-definisi di atas, maka dapat disimpulkan bahwa efektivitas merupakan ketepatan suatu program untuk mencapai tujuan yang diinginkan.

2. Pendekatan Yang Digunakan Dalam Penilaian Efektivitas

Dalam menilai efektivitas program, Tayibnafis (2000:23-36) menjelaskan berbagai pendekatan evaluasi. Pendekatan-pendekatan tersebut yaitu:

- 1) Pendekatan eksperimental (*experimental approach*). Pendekatan ini berasal dari control eksperimen yang biasanya dilakukan dalam penelitian akademik. Tujuannya untuk memperoleh kesimpulan yang bersifat umum tentang dampak suatu program tertentu dengan mengontrol sabanyak-banyaknya faktor dan mengisolasi pengaruh program.
- 2) Pendekatan yang berorientasi pada tujuan (*goal oriented approach*). Pendekatan ini memakai tujuan program sebagai kriteria untuk menentukan keberhasilan. Pendekatan ini amat wajar dan praktis untuk desain pengembangan program. Pendekatan ini memberi petunjuk kepada

pengembang program, menjelaskan hubungan antara kegiatan khusus yang ditawarkan dengan hasil yang akan dicapai.

- 3) Pendekatan yang berfokus pada keputusan (*the decision focused approach*). Pendekatan ini menekankan pada peranan informasi yang sistematis untuk pengelola program dalam menjalankan tugasnya. Sesuai dengan pandangan ini informasi akan amat berguna apabila dapat membantu para pengelola program membuat keputusan. Oleh sebab itu, evaluasi harus direncanakan sesuai dengan kebutuhan untuk keputusan program.
- 4) Pendekatan yang berorientasi pada pemakai (*the user oriented approach*). Pendekatan ini memfokuskan pada masalah utilisasi evaluasi dengan penekanan pada perluasan pemakaian informasi. Tujuan utamanya adalah pemakaian informasi yang potensial. Evaluator dalam hal ini menyadari sejumlah elemen yang cenderung akan mempengaruhi kegunaan evaluasi, seperti cara-cara pendekatan dengan klien, kepekaan, faktor kondisi, situasi seperti kondisi yang telah ada (*pre-existing condition*), keadaan organisasi dengan pengaruh masyarakat, serta situasi dimana evaluasi dilakukan dan dilaporkan. Dalam pendekatan ini, teknik analisis data, atau penjelasan tentang tujuan evaluasi memang penting, tetapi tidak sepenting usaha pemakai dan cara pemakaian informasi.
- 5) Pendekatan yang responsif (*the responsive approach*). Pendekatan responsif menekankan bahwa evaluasi yang berarti adalah evaluasi yang mencari pengertian suatu isu dari berbagai sudut pandang semua orang yang terlibat, berminat, dan berkepentingan dengan program (*stakeholder program*).

Evaluators avoid a single answer for a program evaluation that is obtained through tests, questionnaires, or statistical analysis, because each person affected by the program experiences it uniquely. Evaluators try to bridge questions related to clarifying or interpreting reality through the perspective of the people involved. The purpose of evaluation is to understand the program through various different perspectives.

In relation to the above, effectiveness is defined as depicting the entire input, process, and output cycle that refers to the results of an organization, program, or activity that states how far the goal (quality, quantity, and time) has been achieved, as well as the success or failure of an organization in achieving its goals and targets. This means that the definition of effectiveness that is emphasized is the achievement of the goal or target.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif dengan pengolahan data kualitatif, yaitu metode yang digunakan untuk membedah suatu fenomenal dilapangan dan menjabarkan temuan dilapangan.

Menurut Moleong (2007:6) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dll, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Jadi data deskriptif adalah sebuah indikator bagi normal-norma dan nilai-nilai kelompok serta kekuatan sosial lainnya yang menyebabkan perilaku manusia itu sendiri, sedangkan metode kualitatif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif yakni ucapan, tulisan, atau perilaku yang dapat diamati dari orang-orang (subjek itu sendiri).

Penelitian ini menggambarkan tentang Bagaimana Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan dalam Rangka Efektivitas Pelaksanaan Penggunaan Alat Pengendali Pemakai Jalan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.

B. Kerangka Konsep

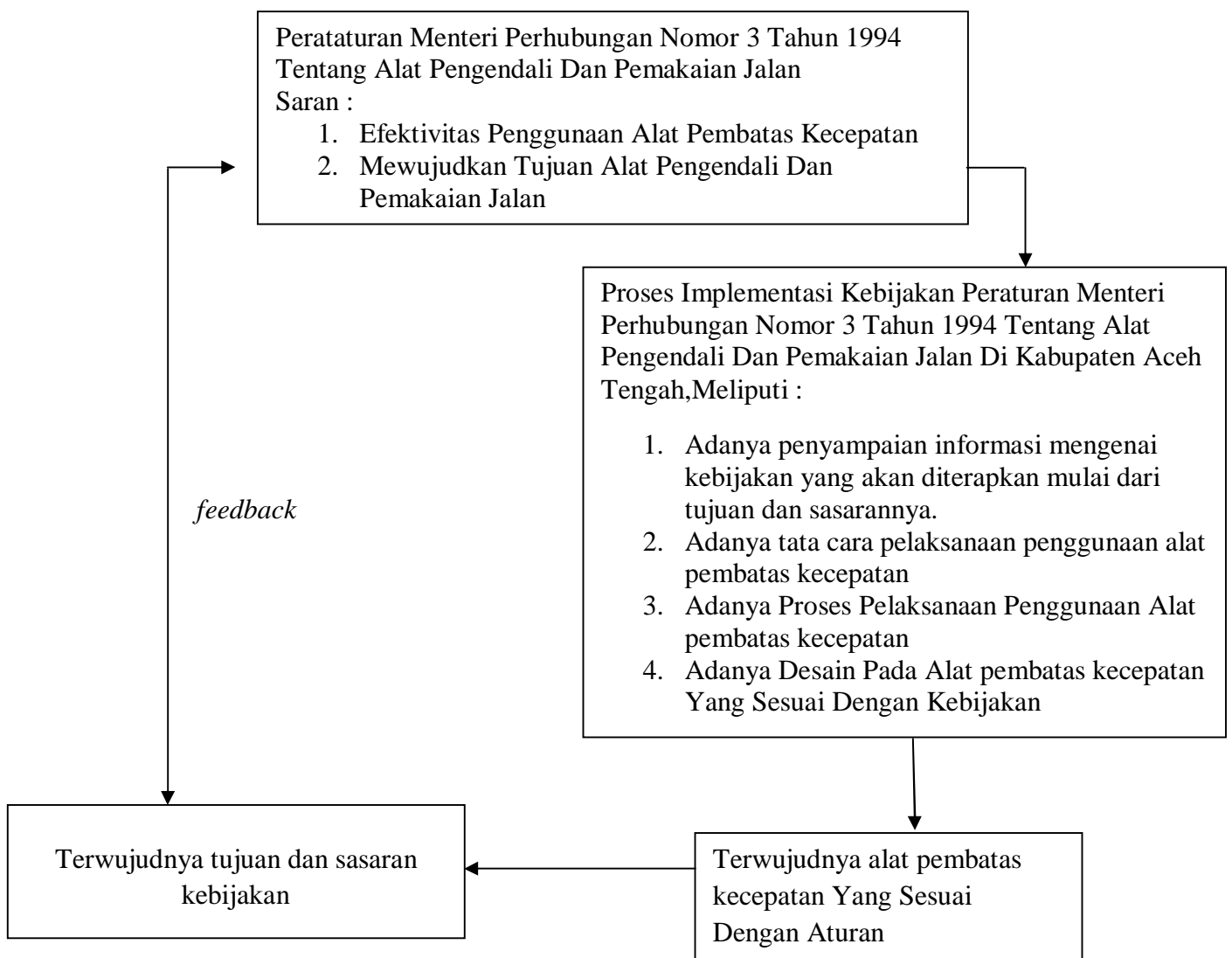
Sebagai dasar pijakan yang jelas dan pengembangan teori, maka konsep dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 3.1

KERANGKA KONSEP

Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun

1994 Tentang Alat Pengendali dan Pemakai Jalan



C. Definisi Konsep

Defenisi konsep adalah istilah dan defenisi yang digunakan untuk menggambarkan secara abstrak: kejadian keadaan, kelompok atau individu menjadi pusat perhatian ilmu sosial atau abstrak dari sejumlah karakteristik jumlah kejadian, keadaan kelompok atau individu tertentu.

Berkaitan dengan hal itu, maka dalam penelitian ini digunakan konsep-konsep sebagai berikut:

1. Implementasi merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksanaan kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran yang ditetapkan.
2. Kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah maupun tidak dilakukan pemerintah yang terstruktur agar mencapai tujuan untuk menyelesaikan masalah publik.
3. Implementasi kebijakan publik merupakan tahapan untuk menjalankan suatu perundangan, peraturan dari suatu program pemerintah guna menginterfensi masyarakat dalam melakukan segala sesuatu didalam tatanan hidup masyarakat.
4. Alat Pembatas Kecepatan adalah fasilitas yang dirancang dalam bentuk gangguan geometrik vertikal untuk memberikan efek paksaan bagi pengemudi menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan.

5. Pelaksanaan itu adalah suatu kegiatan dalam proses merealisasikan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya, sehingga tujuan dapat tercapai dengan memperhatikan kesesuaian, kepentingan dan kemampuan implementor dan suatu kelompok sasaran.

D. Kategorisasi

Kategorisasi menunjukkan bagaimana caranya mengukur suatu variabel penelitian sehingga diketahui dengan jelas apa yang menjadi kategorisasi penelitian pendukung untuk analisis dari variabel tersebut. Kategorisasi dalam penelitian ini adalah:

- a. Adanya penyampaian informasi mengenai kebijakan yang akan diterapkan mulai dari tujuan dan sasarannya.
- b. Adanya tata cara pelaksanaan penggunaan alat pembatas kecepatan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah
- c. Adanya proses pelaksanaan penggunaan Alat pembatas kecepatan
- d. Adanya desain pada alat pembatas kecepatan seperti yang telah diatur pada kebijakan peraturan menteri perhubungan nomer 3 tahun 1994

E. Narasumber

Narasumber adalah orang yang memberikan informasi kepada peneliti dan orang yang berkompeten atau mengetahui informasi implementasi kebijakan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang alat pengendali dan pemakai jalan dalam rangka efektivitas penggunaan alat pembatas kecepatan di

Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah. Adapun Narasumber dari penelitian ini adalah :

1. Nama Narasumber : Drs. Ishak
NIP : 196601051986031004
Jabatan : Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah
Golongan : III/c
Jenis Kelamin : Laki-laki
2. Nama Narasumber : Halwi, ST
NIP : 197202252001121004
Jabatan : Kepala Bagian Bidang Lalu Lintas
Golongan : IV/b
Jenis Kelamin : Laki-Laki
3. Nama Narasumber : Syufriandi Selian, ST
NIP : 19720729200701003
Jabatan : Sub Bagian Perencanaan Dan Evaluasi
Golongan : III/c
Jenis Kelamin : Laki-Laki
4. Nama Narasumber : Aminah, SE.
NIP : 197007151993032002
Jabatan : Sub Bagian Umum
Golongan : III/d
Jenis Kelamin : Wanita

5. Nama Narasumber : Sunardi
NIP : -
Jabatan : Masyarakat pengguna jalan
Golongan : -
Jenis Kelamin : Laki-laki

F. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang akurat dan relevan, dan dapat dipertanggung jawabkan maka penulis menggunakan beberapa teknik dalam pengumpulan data karena masing-masing mempunyai kelebihan, dan kekurangan. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini, yaitu

a. Data Primer

Yakni pengumpulan data yang digunakan secara langsung pada lokasi penelitian atau objek yang akan diteliti atau data yang akan diperoleh dengan cara wawancara dengan informan yang telah ditentukan. Adapun data primer terdiri dari:

(1) Wawancara

Wawancara yaitu Tanya jawab secara lisan antara dua orang atau lebih secara langsung dalam nmengenal informasi dengan jalan tatap mukaapa yang diperoleh keterangan atau penjelasan yang diperlukan melalui sumber yang berkompeten.

(2) Observasi

Peneliti mengadakan pengamatan guna memperoleh data yang dibutuhkan sebagai bahan penelitian.

b. Data Sekunder

Melalui studi kepustakaan penelitian menggunakan data-data yang relevan dengan permasalahan yang diteliti yang diperoleh dari buku dan referensi buku, serta naskah lain. Data yang diperoleh merupakan data sekunder dan digunakan sebagai pendukung dalam analisis.

G. Teknik Analisis Data

Menurut Bogdan dan Biklen dalam Moloeng (2005: 248) bahwa analisis data kualitatif adalah upaya untuk dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat dikelola, mensistensiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Setelah data yang terkumpul, proses selanjutnya adalah menyederhanakan data yang diperoleh ke dalam bentuk yang mudah dibaca, dipahami dan diinterpretasi yang pada hakekatnya merupakan upaya peneliti untuk mencari jawaban atas permasalahan yang telah dirumuskan. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisa secara kualitatif, artinya dari data yang diperoleh dilakukan pemaparan serta interpretasi secara mendalam. Data yang ada dianalisa serinci mungkin sehingga diharapkan dapat diperoleh kesimpulan yang memadai yang bisa digeneralisasikan.

Menurut Miles dan Huberman. (1992:16), teknik analisa yang digunakan adalah dengan menggunakan model interaktif. Dalam model analisa ini ada tiga jalur kegiatan yang terjadi secara bersamaan, tiga komponen pokok tersebut

adalah: reduksi data, salinan data dan penarikan kesimpulan yang secara rinci dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Reduksi Data

Reduksi data (*data reduction*) merupakan proses pemilihan, pemusatan perhatian serta penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data dilakukan peneliti dengan cara menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, dan mengorganisasikan data dengan cara sedemikian rupa sehingga kesimpulan-kesimpulan akhirnya dapat ditarik dan diverifikasi oleh peneliti. Hasilnya data dapat disederhanakan, dan ditransformasikan melalui seleksi ketat, ringkasan serta penggolongan dalam satu pola.

2. Penyajian Data

Penyajian data (*data display*) adalah rakitan organisasi informasi yang memungkinkan kesimpulan penelitian yang dilakukan, sehingga peneliti akan mudah memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang harus dilakukan.

Dalam penyajian data peneliti mengumpulkan informasi yang tersusun yang memberikan dasar pijakan kepada peneliti untuk melakukan suatu pembahasan dan pengambilan kesimpulan. Penyajian ini, kemudian untuk menggabungkan informasi yang tersusun dalam suatu bentuk yang terpadu sehingga mudah diamati apa yang sedang terjadi kemudian menentukan penarikan kesimpulan secara benar.

3. Menarik Kesimpulan/Verifikasi

Menurut Miles dan Huberman (1992:15) proses penarikan kesimpulan dilakukan dari awal pengumpulan data, peneliti harus mengerti apa arti dari hal-hal yang ditelitinya, dengan cara pencatatan peraturan, pola-pola, pernyataan konfigurasi yang mapan dan arahan sebab akibat sehingga memudahkan dalam pengambilan kesimpulan.

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

a) Wawancara

Menurut Moleong (2005:186) wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interview*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Metode wawancara sangat penting dalam mendukung pengumpulan data dalam penelitian kualitatif.

Metode wawancara dilakukan dengan pertimbangan (1) informasi yang diperoleh lebih mendalam karena peneliti mempunyai peluang untuk mengembangkan informasi, (2) melalui wawancara peneliti berpeluang untuk mengetahui efektivitas pelaksanaan penggunaan alat pengendali pemakaian jalan di dinas perhubungan kabupaten aceh tengah.

b) Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti melalui pengamatan secara langsung lapangan pada objek yang menjadi tema penelitian. Dalam metode observasi peneliti tidak mengabaikan kemungkinan penggunaan sumber-sumber selain manusia seperti dokumen dan catatan-catatan dengan tujuan untuk melengkapi data yang diperoleh.

Menurut Lincoln dan Guba (2005: 174) bahwa alasan penggunaan metode pengamatan dalam penelitian kualitatif adalah (1) Teknik pengamatan ini

didasarkan atas pengalaman secara langsung, (2) Teknik pengamatan memungkinkan melihat dan mengamatisendiri, (3) Pengamatan memungkinkan peneliti mencatat peristiwa dalam situasi yang berkaitan dengan pengetahuan proporsional maupun pengetahuan yang langsung diperoleh dari data, (4) Sering ada keraguan pada peneliti, (5) Teknik pengamatan memungkinkan peneliti mampu memahami situasi-situasi yang rumit, dan (6) Dalam kasus tertentu dimana teknik komunikasi lainnya tidak dapat dilakukan, pengamatan dapat menjadi alat yang bermanfaat.

c) Dokumentasi

Menurut Arikunto (1993: 234) metode dokumentasi adalah metode pencarian data mengenai hal hal atau variabel-variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, agenda, dan lain sebagainya.

Metode dokumentasi digunakan untuk mencari data yang berupa catatan, dokumen, sebagai pelengkap data primer yang tidak ditemukan dilapangan, bahan-bahan laporan baik di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.

H. Lokasi dan Waktu penelitian

Adapun lokasi penelitian yang dilakukan bertempat di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah yang berada di jalan.Terminal Paya Ilang, Blang Kolak II, Bebesen, Kabupaten Aceh Tengah. Waktu penelitian akan dilakukan di bulan Januari- Februari 2018.

I. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Sejarah Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah

Dinas Perhubungan sebelumnya adalah Dinas LLAJ (Lalu Lintas Angkutan Jalan) yang dipimpin oleh Kepala Dinas Perhubungan yang bertanggung jawab langsung kepada Bupati, dibentuk pada tahun 1997 berdasarkan UU Nomor 4 Tahun 1994, mengalami perubahan kelembagaan menyongsong diberlakukannya otonomi daerah berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 1999 yang pelaksanaannya dimulai penuh tanggal 1 Pebruari 2000, untuk itu Pemerintah Kabupaten Aceh Tengah menyusun kelembagaan baru Dinas LLAJ Kabupaten Aceh tengah berdasarkan Qanun Nomor 5 Tahun 2001 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas LLAJ. Dengan diterbitkannya Qanun Nomor 8 Tahun 2003 tentang Pedoman Organisasi Perangkat Daerah, maka Pemerintah kota Takengon menindak lanjuti dengan melakukan penataan kelembagaan sebagai upaya untuk penyesuaian kemampuan dan kebutuhan kelembagaan dengan kondisi di Wilayah Pemerintah Kota Takengon dan pada akhirnya diterbitkan Qanun Nomor 3 Tahun 2005 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Kabupaten Aceh Tengah menyusul Peraturan daerah Kabupaten Aceh Tengah Nomor 21 Tahun 2015 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan. Serta Peraturan Daerah Kota Takengon Nomor 2 Tahun 2008 tentang Pembagian Urusan Pemerintah Daerah Kota Takengon dan Peraturan Daerah Takengon Nomor 4 Tahun 2012 tentang Organisasi Perangkat Daerah Kota Takengon dengan mengacu pada Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 57 Tahun 2007 tentang Petunjuk Teknis Penataan Organisasi Perangkat Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 56 Tahun 2010 tentang Perubahan

Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 57 Tahun 2007 tentang Petunjuk Teknis Penataan Organisasi Perangkat Daerah.

2. Tujuan Pendirian Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah

Adapun tujuan didirikannya dinas perhubungan adalah untuk memperlancar dan mempercepat pelayanan kepentingan masyarakat yang kegiatannya diselenggarakan dalam satu gedung, dengan menerapkan beberapa prinsip pelayanan umum, yaitu: kesederhanaan, kejelasan, kepastian waktu, akurasi, keamanan, tanggung jawab, kelengkapan sarana dan prasarana, kemudahan akses, kedisiplinan, kesopanan, keramahan, dan kenyamanan.

3. Visi Dan Misi Kantor Dinas Perhubungan Aceh Tengah

Adapun Visi Dan Misi Kantor Dinas Perhubungan Aceh Tengah

Visi :

Terwujudnya Penyelenggaraan Pelayanan Perhubungan yang Prima, Menjadi dinas yang unggul dalam menciptakan lalu lintas yang tertib, lancar, aman, dan nyaman.

Misi :

1. Meningkatkan sarana prasarana penunjang ketertiban, kelancaran keamanan dan kenyamanan lalu lintas.
2. Meningkatkan peran di bidang perhubungan dalam mendukung pembangunan/ pengembangan wilayah, pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya.

3. Meningkatkan peran dalam penggalian sumber pendapatan asli daerah dan sektor perhubungan.

4. Tugas Pokok Dan Fungsi Dinas Perhubungan Aceh Tengah

a. Tugas Pokok

Melakukan tugas umum pemerintahan dan pembangunan di bidang Perhubungan.

b. Fungsi

Penyelenggarakan sebagian urusan Pemerintah Aceh di Bidang Perhubungan;

1. Pelaksanaan dan pengkoordinasian perhubungan transportasi orang dan barang antar kabupaten/kota di dalam wilayah Aceh tengah;
2. Pelaksanaan penetapan kebijakan teknis, perencanaan, penyelenggaraan dan pengawasan sistem transportasi wilayah Aceh tengah;
3. Pelaksanaan pengendalian terhadap sektor pembangunan lain melalui pelayanan jasa perhubungan yang handal, berdaya saing, berkelanjutan dan memberi nilai tambah (ekonomi); dan
4. Pelaksanaan koordinasi dengan instansi dan/atau lembaga terkait lainnya di bidang perhubungan.

5. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah

Struktur organisasi dapat diartikan sebagai serangkaian hubungan antara individu-individu dalam suatu kelompok. Struktur ini kemudian digambarkan

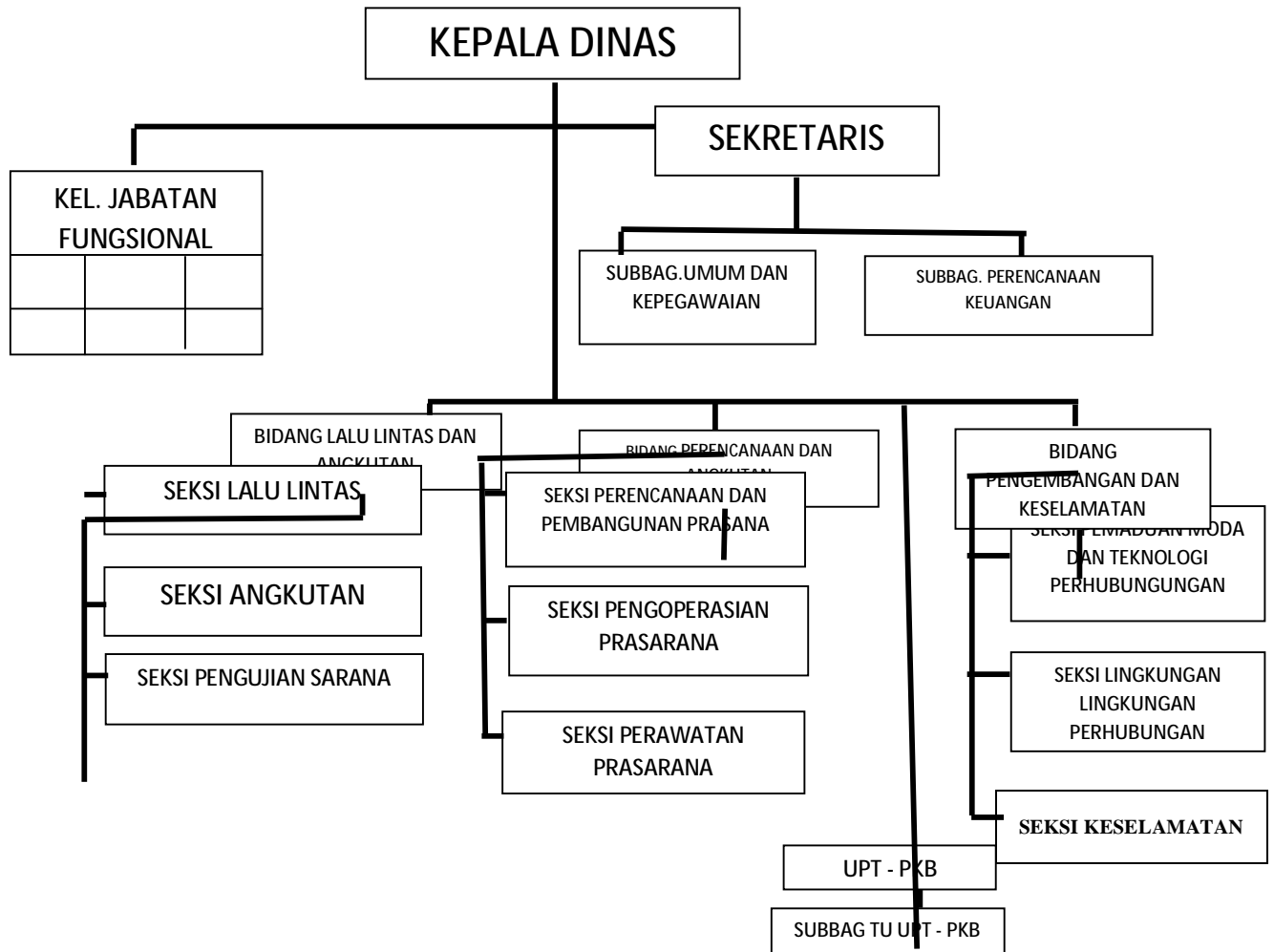
dalam bagan organisasi. Bagan Organisasi ini akan memperlihatkan garis-garis besar hubungan antara fungsi-fungsi dalam organisasi, arus tanggung jawab dan wewenang. Dalam pengertian luas, dapat diartikan bahwa struktur organisasi itu tergantung pada tugas-tugas yang dilaksanakan dan wewenang yang dipergunakan oleh individu-individu dari kelompok dalam mencapai tujuan yang telah dilaksanakan. Adapun struktur organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah sebagai berikut:

- a. Kepala dinas perhubungan kabupaten aceh tengah
- b. Sekretaris
- c. Kepala sub bidang lalu lintas dan angkutan
- d. Kepala sub bidang prasarana
- e. Kepala sub bidang pengembangan dan keselamatan

Adapun bagan struktur yang dimiliki UPT SAMSAT Medan Selatan adalah sebagai berikut:

Gambar 3.2

Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah



Sumber ; Dinas Perhubungan Kab. Aceh Tengah 2018

6. Uraian Tugas Jabatan

1. Kepala dinas , mempunyai uraian tugas :
 - a) Merumuskan rencana strategik dan program kerja dinas yang sesuai dengan visi misi daerah;
 - b) Menyelenggarakan rencana strategik dan program kerja dinas;
 - c) Merumuskan kebijakan teknis program pengembangan di bidang perhubungan, informasi, dan komunikasi.
 - d) Mengkoordinasikan dengan Sekretariat dan Bidang-Bidang Lingkup Dinas Perhubungan dan Infokom dalam pelaksanaan tugas;
 - e) Mengarahkan pelaksanaan Rencana Strategis kedalam Rencana Anggaran Satuan Kerja Dinas Perhubungan dan Infokom;
 - f) Menyelenggarakan Perumusan Penetapan Kinerja Unit Kerjanya;
 - g) Melakukan koordinasi dengan instansi terkait di dalam pelaksanaan tugas di bidang perhubungan, infokom dan komoniksi;
 - h) Menerima dan menindak lanjuti data dan informasi di lingkup Dinas Perhubungan dan Infokom;
 - i) Merumuskan dan menetapkan alternatif pemecahan masalah dan konsef serta naskah dinas hasil kerja bawahan;
 - j) Menyampaikan telaahan staf kepada Bupati sesuai dengan bidang tugasnya;
 - k) Menyelenggarakan pengawasan terhadap pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan dan Infokom;
 - l) Mengevaluasi pelaksanaan Rencana Strategis dan rencana Anggaran Satuan Kerja Dinas secara berkala;

- m) mengkoordinasikan dengan Bidang-Bidang dalam penyusunan laporan secara berkala dan Laporan Akuntabilitas Instansi Pemerintah (LAKIP) Dinas Perhubungan dan Infokom;
- n) Melakukan penilaian hasil prestasi kerja dalam DP-3;
- o) Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan oleh Bupati

2. Sekretaris mempunyai uraian tugas :

- a) Menyiapkan bahan penyusunan rencana kerja;
- b) Menyiapkan bahan perumusan kebijakan umum dan teknis operasional kesekretariatan/ ketatausahaan;
- c) Melaksanakan pengkoordinasian penyiapan bahan perencanaan Dinas;
- d) Melaksanakan pengkoordinasian penyiapan bahan perumusan kebijakan umum dan teknis operasional di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika;;
- e) Melaksanakan pengkoordinasian penyelenggaraan tugas Dinas;
- f) Melaksanakan koordinasi dan pengelolaan urusan keuangan, kepegawaian dan umum;
- g) Melaksanakan pengkoordinasian penyiapan bahan penyusunan laporan penyelenggaraan tugas Dinas;
- h) Menginventarisasi permasalahan yang berhubungan dengan urusan kesekretariatan/ketatausahaan serta menyajikan alternatif pemecahannya;
- i) Mendistribusikan tugas kepada bawahan agar melaksanakan tugas berjalan sesuai dengan proporsi masing-masing;

- j) Memberikan motivasi dan penilaian kepada bawahan guna meningkatkan prestasi, dedikasi dan loyalitas bawahan;
 - k) Melaksanakan pengendalian, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas;
3. Kasubbag lalu lintas dan angkutan mempunyai urain tugas :
- a) penyiapan bahan penyusunan rencana kerja;
 - b) penyiapan bahan perumusan kebijakan umum dan teknis operasional bidang lalu lintas dan angkutan;
 - c) pelaksanaan pembinaan teknis operasional di bidang lalu lintas dan angkutan;
 - d) penyiapan bahan penetapan jaringan jalan, perlengkapan jalan, manajemen dan rekayasa lalu lintas;
 - e) pelaksanaan pengaturan, pembinaan dan pelayanan teknis di bidang angkutan;
 - f) pengendalian, evaluasi dan pelaporan pelaksanaan urusan di bidang lalu lintas dan angkutan.
4. Kasubbag prasarana mempunyai uraian tugas :
- a) Penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang perencanaan, pembangunan, pengoperasian dan perawatan prasarana.
 - b) Penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang perencanaan, pembangunan, pengoperasian dan perawatan prasarana.

- c) Penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang perencanaan, pembangunan, pengoperasian dan perawatan prasarana.
 - d) Melaksanakan tertib administrasi dan menyusun laporan Program dan Kegiatan yang menjadi lingkup tugasnya.
 - e) Melaksanakan fungsi lain yang diperintahkan Pimpinan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.
5. Kasubbag pengembangan dan keselamatan mempunyai uraian tugas :
- a) Penyiapan bahan perumusan kebijakan di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan.
 - b) Penyiapan bahan pelaksanaan kebijakan di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan.
 - c) Penyiapan bahan evaluasi dan pelaporan di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan.
 - d) Penyelenggaraan kerjasama dengan pihak lain dalam rangka pelaksanaan tugas di bidang pepaduan moda, teknologi perhubungan, lingkungan perhubungan dan keselamatan.
 - e) Melaksanakan tertib administrasi dan menyusun laporan Program dan Kegiatan yang menjadi lingkup tugasnya.
 - f) Melaksanakan fungsi lain yang diperintahkan Pimpinan sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya.

Tabel 4.1 (Sambungan)**BAB IV****HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN****A. Hasil Penelitian**

Pada bab ini membahas dan menyajikan data yang diperoleh selama penelitian berlangsung. Data yang diperoleh berupa Perbandingan kecepatan rata-rata (km/jam) pada lokasi yang terdapat polisi tidur dengan lokasi yang tidak terdapat polisi tidur dan bentuk alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang sesuai dengan aturan di Kabupaten Aceh Tengah.

Adapun data yang diperoleh yaitu Perbandingan kecepatan rata-rata (km/jam) :

Tabel 4.1
Perbandingan kecepatan rata-rata (km/jam)

Hari	No.	Lokasi	Lokasi Terdapat Polisi Tidur		Lokasi Tidak Terdapat Polisi Tidur	
			Roda Empat	Sepeda Motor	Roda Empat	Sepeda Motor
Kamis, 19-07-2018 07.30-09.00	1	Jl. Abdul Wahab	8,84	17,39	35,19	48,41
	2	Jl. Yos sudarso	16,96	21,33	26,47	31,67
		Jl. Yos sudarso	18,89	21,45	27,48	36,30
	3	Jl. Lebe kader	8,58	12,56	39,88	29,00

(Bersambung)

		Jl Lebe kader	8,46	12,79	30,29	30,34
Kamis, 19-07-2018	1	Jl. Abdul Wahab	6,81	11,23	20,90	26,74
16.30-17.30	2	Jl. Yos sudarso	20,54	24,08	27,00	35,26
		Jl. Yos sudarso	18,07	21,83	25,72	36,34
	3	Jl. Lebe kader	7,69	10,00	30,75	31,07
		Jl. Lebe kader	7,22	12,89	28,60	29,95
sabtu, 21-07-2018	1	Jl. Abdul Wahab	14,02	17,16	43,36	46,20
07.30-09.00	2	Jl. Yos sudarso	17,57	21,23	26,43	38,09
		Jl. Yos sudarso	18,25	21,65	27,34	34,92
	3	Jl. Lebe kader	8,31	12,95	40,66	31,55
		Jl. Lebe kader	9,32	15,02	28,09	33,95
sabtu, 21-07-2018	1	Jl. Abdul Wahab	10,04	14,24	17,91	26,01
16.30-17.30	2	Jl. Yos sudarso	16,78	20,08	25,55	40,12
		Jl. Yos sudarso	17,07	21,40	26,00	35,13
	3	Jl. Lebe kader	7,36	12,92	30,45	28,41
		Jl. Lebe kader	7,96	16,00	27,96	27,74

Sumber : Dinas Perhubungan Aceh Tengah 2018

Kecepatan Rata-Rata

1. Jalan Abdul Wahab

Kecepatan rata-rata kendaraan di Jalan Abdul Wahab pada pagi hari lebih tinggi dari pada sore hari. Hal ini diakibatkan pengguna jalan relatif lebih terburu-buru untuk segera berangkat ke tempat beraktivitas pada pagi hari. Ketika iring-iringan kendaraan meningkat, umumnya kecepatan akan menurun. Situasi dimana orang lebih terburu-buru membuat orang mamacu kendaraannya lebih cepat. Karakter salah satu pengemudi mampu mempengaruhi pengemudi yang lain. Di tambah bahwa volume lalu lintas pada pagi hari juga tidak sepadat pada sore hari. Pada umumnya orang berangkat beraktifitas kerja, kuliah dan lain-lain mulai pukul 07.00 sampai dengan 09.00 WIB, sehingga rentang waktu orang mulai meninggalkan rumah menuju ke tempat beraktivitas memiliki durasi yang lebih banyak dibanding pada sore hari. Pada sore hari, umumnya orang selesai beraktivitas pada pukul 17.00 WIB, ini mengakibatkan jalan menjadi lebih padat pada sore hari akibat waktu selesai berkativitas yang bersamaan.

2. Jalan Yos Sudarso

Kecepatan rata-rata kendaraan di Jalan Yos Sudarso walaupun tidak sesignifikan di Jalan Yos Sudarso terlihat pada pagi hari lebih tinggi dari pada sore hari. Hal ini diakibatkan pengguna jalan relatif lebih terburu-buru untuk segera berangkat ke tempat beraktifitas pada pagi hari.

Ketika iring-iringan kendaraan meningkat, umumnya kecepatan akan menurun. Situasi dimana orang lebih terburu-buru membuat orang mamacu kendaraannya lebih cepat. Karakter salah satu pengemudi mampu mempengaruhi

pengemudi yang lain. Di tambah bahwa volume lalu lintas pada pagi hari juga tidak sepadat pada sore hari.

Pada umumnya orang berangkat beraktivitas kerja, kuliah dan lain-lain mulai pukul 07.00 sampai dengan 09.00 WIB, sehingga rentang waktu orang mulai meninggalkan rumah menuju ke tempat beraktivitas memiliki durasi yang lebih banyak dibanding pada sore hari. Pada sore hari, umumnya orang selesai beraktivitas pada pukul 17.00 WIB, ini mengakibatkan jalan menjadi lebih padat pada sore hari akibat waktu selesai beraktivitas yang bersamaan.

3. Jalan Lebe Kader

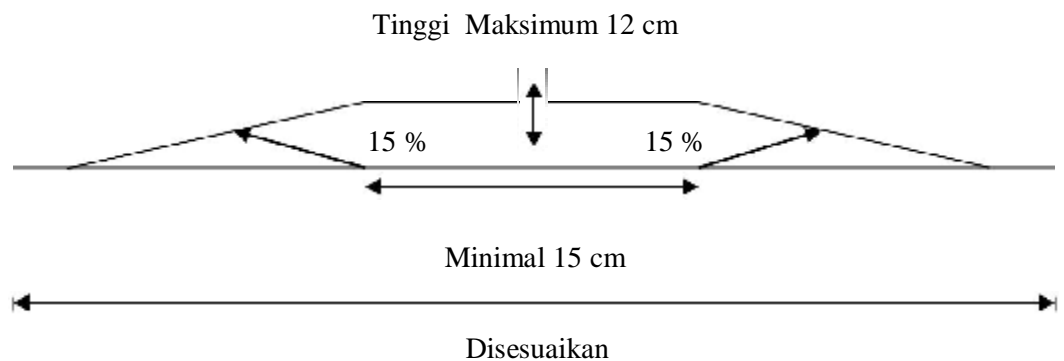
Kecepatan rata-rata kendaraan di jalan Jalan Lebe Kader walaupun tidak signifikan di Jalan Lebe Kader terlihat pada pagi hari lebih tinggi dari pada sore hari. Hal ini diakibatkan pengguna jalan relatif lebih terburu-buru untuk segera berangkat ke tempat beraktivitas pada pagi hari. Ketika iring-iringan kendaraan meningkat, umumnya kecepatan akan menurun. Situasi dimana orang lebih terburu-buru membuat orang mamacu kendaraannya lebih cepat. Karakter salah satu pengemudi mampu mempengaruhi pengemudi yang lain. Di tambah bahwa volume lalu lintas pada pagi hari juga tidak sepadat pada sore hari.

Pada umumnya orang berangkat beraktivitas kerja, kuliah dan lain-lain mulai pukul 07.00 sampai dengan 09.00 WIB, sehingga rentang waktu orang mulai meninggalkan rumah menuju ke tempat beraktivitas memiliki durasi yang lebih banyak dibanding pada sore hari. Pada sore hari, umumnya orang selesai beraktivitas pada pukul 17.00 WIB, ini mengakibatkan jalan menjadi lebih padat pada sore hari akibat waktu selesai beraktivitas yang bersamaan.

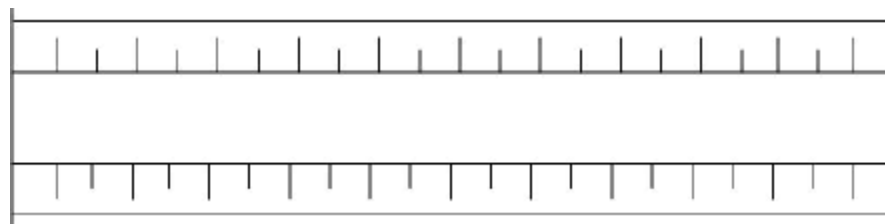
Dari hasil penelitian dapat diambil kesimpulan :

1. Bentuk polisi tidur seperti di Jalan Lebe Kader, paling efektif sebagai pengurang kecepatan kendaraan, semua jenis kendaraan yang lewat akan mengurangi kecepatan.
2. Bentuk polisi tidur seperti di Jalan Yos Sudarso dan Jalan Abdul Wahab kurang efektif sebagai pengurang kecepatan kendaraan, tidak semua jenis kendaraan yang lewat akan mengurangi kecepatan.
3. Terdapat perbedaan antara kecepatan normal dengan kecepatan ketika melewati polisi tidur, kecepatan kendaraan akan berkurang pada saat mulai mendekati polisi tidur.
4. Pada volume arus lalu-lintas yang tinggi, penurunan kecepatan sebelum melewati polisi tidur tersebut dapat menimbulkan antrian.

Adapun alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang sesuai dengan aturan :



Gambar 4.1 Penampang melintang polisi tidur



Gambar 4.2 Gambar polisi tidur tampak atas
(Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah)

B. Pembahasan

Pada bagian ini akan membahas dan menyajikan data yang diperoleh selama penelitian berlangsung. Data yang diperoleh berupa hasil wawancara dengan narasumber.

1. Adanya Proses Penyampaian Informasi Kebijakan Dari Pembuat Kebijakan Kepada Pelaksana Kebijakan.

Berdasarkan wawancara pada hari senin tanggal 23 juli 2018 pukul 11:00 WIB dengan bapak Drs. Ishak selaku Kepala dinas perhubungan yaitu berkaitan dengan cara pemerintah menyampaikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan, beliau mengatakan informasi kebijakan di dapat melalui kementerian perhubungan. Kemudian peraturan menteri tersebut disampaikan pada pimpinan. Kemudian pimpinan memberitahukan peraturan menteri tersebut dalam bentuk tulisan yang tertera di mading, belum ada dilakukan sosialisasi mengenai peraturan menteri ini di karena kan kurangnya kepedulian masyarakat tentang informasi kebijakan ini.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 24 juli 2018 pukul 09:30 WIB dengan bapak Halwi, ST selaku Kasubbag lalu lintas dan angkutan berkaitan dengan cara pemerintah menyampaikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan beliau mengatakan informasi kebijakan di dapat melalui Dinas Pehubungan Setelah itu, peraturan tersebut disampaikan dalam bentuk tulisan. Kemudian cara melakukan penilaian sudah berjalan dengan objektif, sejauh ini sudah berjalan dengan baik. Tidak dilakukan sosialisasi dalam penyampaian kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari rabu tanggal 25 juli 2018 pukul 13:00 WIB dengan bapak Syufriandi Selian, ST Sub Bagian Perencanaan Dan Evaluasi berkaitan dengan cara pemerintah menyampaikan peraturan menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan, beliau mengatakan informasi kebijakan Peraturan tersebut disampaikan dalam bentuk tulisan. Kemudian pimpinan memberitahukan peraturan menteri tersebut dalam rapat dan dalam mading kantor. Kemudian tidak ada cara khusus dalam melakukan penilaian efektifitas penggunaan alat pembatas kecepatan, Kemudian tidak dilakukan sosialisasi dalam penyampaian kebijakan. Cara pimpinan dalam memberikan pengarahan biasanya pimpinan melakukan rapat terlebih dahulu.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari kamis tanggal 26 juli 2018 pukul 10:00 WIB dengan ibu Aminah, SE. selaku sub bidang bagian umum berkaitan dengan cara pemerintah menyampaikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan, Pimpinan menyampaikan Peraturan Menteri tersebut dalam bentuk tulisan. Biasanya tertera dimading, Tidak dilakukan sosialisasi dalam penyampaian kebijakan.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari rabu tanggal 25 juli 2018 pukul 11:00 WIB dengan bapak Sunardi selaku masyarakat pengguna jalan berkaitan dengan cara pemerintah menyampaikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan, Tidak dilakukan sosialisasi dalam menyampaikan kebijakan tersebut kepada masyarakat.

Analisis Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan sebagaimana hasil wawancara yang diuraikan

diatas, maka apabila dianalisis hasil wawancara tersebut untuk penyampaian Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah adalah tidak adanya tindakan dari pihak Dinas Perhubungan dalam melakukan sosialisasi mengenai informasi tentang kebijakan ini kepada masyarakat pengguna jalan, yang mengakibatkan kebijakan ini tidak dapat berjalan dengan lancar dan tepat sasaran terhadap Efektifitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan Di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.

Menurut Edwards III (2006:150) untuk menuju implementasi kebijakan yang diinginkan, maka pelaksana harus mengerti benar apa yang harus dilakukan untuk kebijakan tersebut. Selain itu yang menjadi sasaran kebijakan harus diberi informasikan mengenai kebijakan yang akan diterapkan mulai dari tujuan dan sasarannya. Maka dari itu sosialisasi kebijakan sangat diperlukan untuk menunjang keberhasilan dari implementasi kebijakan. Sosialisasi bisa dilakukan dengan berbagai cara antara lain dengan media masa, elektronik, sosial, dan lain-lain.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa cara pemerintah menyampaikan Peraturan Pemerintah Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan ini masih perlu adanya pembinaan dan sosialisasi agar keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (*output*) yaitu tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang diharapkan.

2. Adanya Perilaku/Sikap Yang Bertanggung Jawab Dari Dinas Perhubungan Terhadap Pelaksanaan Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari kamis tanggal 26 juli 2018 pukul 09:00 WIB dengan bapak Drs. Ishak selaku Kepala dinas mengatakan tanggung jawab sudah dilaksanakan dengan baik. Kendala yang dihadapi ialah kurangnya kepedulian masyarakat tentang informasi kebijakan ini, Kemudian belum ada sanksi yang diberikan kepada masyarakat yang menyalahi aturan, karena sejauh ini belum ada keluhan langsung masyarakat tentang alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang menyalahi aturan. Tetapi sangsi tetap ada sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari kamis tanggal 26 juli 2018 pukul 09:30 WIB dengan bapak Halwi, ST selaku Kasubbag lalu lintas dan angkutan dengan tanggung jawab sudah dilaksanakan dengan baik. Kendala yang dihadapi hanya kurangnya kepedulian masyarakat tentang kebijakan ini. Kemudian belum ada sanksi yang diberi karena sejauh ini belum ada keluhan masyarakat tentang alat pembatas kecepatan (polisi tidur). Tetapi sebagaimana diterangkan dengan

rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Kamis tanggal 26 Juli 2018 pukul 14:00 WIB bapak Syufriandi Selian, ST Sub Bagian Perencanaan Dan Evaluasi tanggung jawab sudah dilaksanakan dengan baik, Kendala yang dihadapi hanya kurangnya kepedulian masyarakat tentang informasi kebijakan ini. Kemudian belum ada sanksi yang diberi karena sejauh ini belum ada keluhan dari pihak masyarakat langsung tentang alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang menyalahi aturan. Tetapi sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Kamis tanggal 26 Juli 2018 pukul 15:00 WIB dengan ibu Aminah, SE. selaku sub bagian umum mengatakan bahwa

penggunaan alat pembatas kecepatan dilaksanakan dengan baik sesuai dengan tanggung jawab yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah. Kendala yang dihadapi hanya kurangnya kepedulian masyarakat tentang bagaimana alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang sesuai dengan aturan. Kemudian belum ada sanksi yang diberikan, karena sejauh ini belum ada keluhan masyarakat tentang alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang menyalahi aturan.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Kamis tanggal 26 Juli 2018 pukul 16:00 WIB dengan bapak Sunardi selaku masyarakat pengguna jalan mengatakan masih kurangnya tindakan dari dinas perhubungan tentang penggunaan alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang sesuai dengan aturan. Kemudian beliau mengatakan tidak tahu jika dalam pembuatan alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang menyalahi aturan memiliki sanksi/hukuman.

Menurut Edward III (2006:150) jika pelaksana kebijakan ingin efektif maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakan sehingga dalam praktiknya tidak terjadi bias.

Dari hasil analisis mengatakan tanggung jawab sudah dilaksanakan dengan baik. Kendala yang dihadapi hanya kurangnya kepedulian masyarakat tentang informasi dari kebijakan tentang alat pengendali dan pemakai jalan dan kurangnya tindakan dari pihak dinas untuk melakukan sosialisasi mengenai informasi tentang alat pengendali dan pemakai jalan. Kemudian belum ada sanksi yang diberi karena sejauh ini belum ada keluhan langsung dari pihak masyarakat tentang alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang menyalahi aturan.

Dengan demikian tentang sikap tanggung jawab dari Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah Terhadap Efektifitas Penggunaan Alat Pembatas Kecepatan ialah masih kurangnya sosialisasi atau pemahaman dari Pihak Dinas Perhubungan terhadap masyarakat pengguna jalan.

3. Adanya Dukungan Sumber Daya Yang Diberikan Pemerintah Dalam Menjalankan Kebijakan Seperti (Anggaran Dan Fasilitas)

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 26 juli 2018 pukul 11:00 WIB dengan bapak Drs. Ishak selaku kepala Dinas Perhubungan berkaitan dengan dukungan sumber daya yang diberikan pemerintah dalam menjalankan kebijakan seperti (anggaran dan fasilitas) mengatakan bahwa adanya dukungan sumber daya yang diberikan, anggaran dan fasilitas itu sudah tertera pada Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan. Tetapi untuk anggaran yang menjuru kepada alat pembatas kecepatan atau polisi tidur itu tidak ada, hal ini yang menyebabkan seringnya ditemui polisi tidur yang kadang kala ketinggian dan lokasi penempatannya tidak sesuai. Hal ini terjadi akibat tidak adanya anggaran khusus untuk alat pembatas kecepatan jalan, kurangnya kepedulian masyarakat tentang bagaimana alat pembatas kecepatan (polisi tidur) yang sesuai dengan aturan dan kurangnya sosialisasi dari pihak Dinas Perhubungan kepada masyarakat pengguna jalan.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Senin tanggal 27 juli 2018 pukul 09:30 WIB dengan bapak Halwi, ST selaku Kasubbag lalu lintas dan angkutan berkaitan dengan dukungan sumber daya yang diberikan pemerintah dalam menjalankan kebijakan seperti (anggaran dan fasilitas) beliau mengatakan bahwa

adanya dukungan sumber daya yang diberikan, anggaran dan fasilitas itu sudah tertera pada Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan. Tetapi untuk anggaran yang menjuvu kepada alat pembatas kecepatan atau polisi tidur itu tidak ada, hal ini yang menyebabkan seringnya ditemui polisi tidur yang kadang kala ketinggian dan lokasi penempatannya tidak sesuai.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 27 juli 2018 pukul 14:00 WIB dengan bapak Syufriandi Selian, ST selaku Sub Bagian Perencanaan Dan Evaluasi berkaitan dengan dukungan sumber daya yang diberikan pemerintah dalam menjalankan kebijakan seperti (anggaran dan fasilitas) mengatakan mengatakan bahwa adanya dukungan sumber daya yang diberikan, anggaran dan fasilitas itu sudah tertera pada Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan. Tetapi untuk anggaran yang menjuvu kepada alat pembatas kecepatan atau polisi tidur itu tidak ada, hal ini yang menyebabkan seringnya ditemui polisi tidur yang kadang kala ketinggian dan lokasi penempatannya tidak sesuai.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 27 juli 2018 pukul 10:00 WIB dengan bapak Aminah, SE. selaku Sub Bagian Umum beliau berkaitan dengan dukungan sumber daya yang diberikan pemerintah dalam menjalankan kebijakan seperti (anggaran dan fasilitas) mengatakan bahwa adanya dukungan sumber daya yang diberikan, anggaran dan fasilitas itu sudah tertera pada Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan. Tetapi untuk anggaran yang menjuvu kepada alat pembatas kecepatan atau polisi

tidur itu tidak ada, hal ini yang menyebabkan seringnya ditemui polisi tidur yang kadang kala ketinggian dan lokasi penempatannya tidak sesuai.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 27 juli 2018 pukul 13:00 WIB dengan bapak Sunardi selaku Masyarakat pengguna jalan berkaitan dengan dukungan sumber daya yang diberikan pemerintah dalam menjalankan kebijakan seperti (anggaran dan fasilitas) mengatakan bahwa tidak ada, dalam hal ini masyarakat memungut dana pribadi atau pun dana yang telah dikumpulkan dari hasil pengumpulan dana seikhlasnya oleh masyarakat pengguna jalan setempat.

Sebagaimana telah diuraikan tentang hasil wawancara Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah tentang Adanya dukungan sumber daya yang diberikan pemerintah dalam menjalankan kebijakan seperti (anggaran dan fasilitas) bahwa ada dan sudah bagus, anggaran dan fasilitas itu sudah tertera pada Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan.

4. Adanya Pedoman/Aturan-Aturan Dalam Pelaksanaan Alat Pembatas Kecepatan.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 26 juli 2018 pukul 11:00 WIB dengan bapak Drs. Ishak selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah berkaitan dengan Adanya Pedoman/Aturan-Aturan Dalam Pelaksanaan Alat Pembatas Kecepatan beliau mengatakan bahwa pedoman/aturan tersebut terdapat pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yaitu Pasal 4, ayat 1. Adapun peraturan tersebut antara lain, alat pembatas kecepatan mesti ditempatkan pada jalan di lingkungan pemukiman, jalan lokal yang mempunyai

kelas jalan III C dan jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi. Untuk syarat pembuatan polisi tidur ini terdapat pada pasal 5, yaitu pembatas kecepatan kendaraan harus dibuat dengan ketinggian maksimal 12 cm, lebar minimal 15 cm, dan sisi miring dengan kelandaian maksimal 15 persen. Sedangkan bagi siapa saja yang tak mengindahkan aturan tersebut, maka telah disiapkan ketentuan pidana sesuai Pasal 28 ayat (1) dan (2) dengan ancaman hukuman pidana.

Sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Senin tanggal 27 juli 2018 pukul 09:30 WIB dengan bapak Halwi, ST selaku Kepala sub bidang lalu lintas berkaitan dengan Adanya Pedoman/Aturan-Aturan Dalam Pelaksanaan Alat Pembatas Kecepatan beliau mengatakan bahwa pedoman/aturan tersebut terdapat pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan yaitu Pasal 4, ayat 1. Adapun peraturan tersebut antara lain, alat pembatas kecepatan harus ditempatkan pada jalan di lingkungan pemukiman, jalan lokal yang mempunyai kelas jalan III C

dan jalan-jalan yang sedang dilakukan pekerjaan konstruksi. Untuk syarat pembuatan polisi tidur ini terdapat pada pasal 5, yaitu pembatas kecepatan kendaraan harus dibuat dengan ketinggian maksimal 12 cm, lebar minimal 15 cm, dan sisi miring dengan kelandaian maksimal 15 persen. Sedangkan bagi siapa saja yang tak mengindahkan aturan tersebut, maka telah disiapkan ketentuan pidana sesuai Pasal 28 ayat (1) dan (2) dengan ancaman hukuman pidana.

Sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama. Terkait harapan kedepannya beliau mengatakan semoga masyarakat memiliki kesadaran dalam penggunaan alat pembatas kecepatan yang sesuai dengan aturan agar penggunaan alat pembatas kecepatan dapat digunakan sebaik mungkin dan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak mana pun.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 27 juli 2018 pukul 14:00 WIB dengan bapak Syufriandi Selian, ST selaku Sub Bagian Perencanaan Dan Evaluasi berkaitan dengan pedoman/aturan pembuatan polisi tidur ini terdapat pada pasal 5, yaitu pembatas kecepatan kendaraan harus dibuat dengan

ketinggian maksimal 12 cm, lebar minimal 15 cm, dan sisi miring dengan kelandaian maksimal 15 persen. Sedangkan bagi siapa saja yang tak mengindahkan aturan tersebut, maka telah disiapkan ketentuan pidana sesuai Pasal 28 ayat (1) dan (2) dengan ancaman hukuman pidana, Terkait harapan kedepannya beliau mengatakan semoga masyarakat memiliki kesadaran dalam penggunaan alat pembatas kecepatan yang sesuai dengan aturan agar penggunaan alat pembatas kecepatan dapat digunakan sebaik mungkin dan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak mana pun.

Sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama, Terkait harapan kedepannya beliau mengatakan semoga masyarakat memiliki kesadaran dalam penggunaan alat pembatas kecepatan yang sesuai dengan aturan agar penggunaan alat pembatas kecepatan dapat digunakan sebaik mungkin dan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak mana pun.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 27 juli 2018 pukul 10:00 WIB dengan dengan ibu Suminah, SE selaku sub bidang umum berkaitan dengan pedoman/aturan pembuatan polisi tidur ini terdapat pada pasal 5, yaitu pembatas kecepatan kendaraan harus dibuat dengan ketinggian maksimal 12 cm,

lebar minimal 15 cm, dan sisi miring dengan kelandaian maksimal 15 persen. Sedangkan bagi siapa saja yang tak mengindahkan aturan tersebut, maka telah disiapkan ketentuan pidana sesuai Pasal 28 ayat (1) dan (2) dengan ancaman hukuman pidana.

Sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yaitu Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Oleh karena perlu dicatat, ada baiknya jika ingin membuat polisi tidur berkonsultasi terlebih dahulu, dan tetap mementingkan keselamatan bersama, Terkait harapan kedepannya beliau mengatakan semoga masyarakat memiliki kesadaran dalam penggunaan alat pembatas kecepatan yang sesuai dengan aturan agar penggunaan alat pembatas kecepatan dapat digunakan sebaik mungkin dan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak mana pun.

Berdasarkan hasil wawancara pada hari Selasa tanggal 27 juli 2018 pukul 11:00 WIB dengan bapak Sunardi selaku masyarakat pengguna jalan beliau mengatakan terkait adanya pedomann/aturan dalam pembuatan polisi tidur beliau mengatakan tidak tau dengan pedoman/aturan tersebut. Beliau mengatakan kurangnya sosialisasi tentang aturan-aturan dalam pembuatan polisi tidur. Masyarakat sendri membuat polisi tidur hanya dengan batas sewajarnya pembuatan. Terkait harapan kedepannya beliau mengatakan semoga pihak Dinas Perhubungan dapat lebih memperhatikan dan memberi tindakan dalam

penggunaan alat pembatas kecepatan yang sesuai dengan aturan agar penggunaan alat pembatas kecepatan dapat digunakan sebaik mungkin dan tidak menimbulkan kerugian bagi pihak mana pun.

Dengan demikian tentang aturan/pedomandalam pelaksanaan alat pembatas kecepatan berdasarkan hasil wawancara bahwa ada 1 dari 5 narasumber belum mengetahui bagaimana pelaksanaan penggunaan alat pembatas kecepatan secara baik dan benar. Berarti masih adanya kurang pengarahan dari pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah.

BAB V

PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan penelitian dan pembahasan yang dilakukan maka kesimpulannya adalah sebagai berikut:

- 1) Kurangnya proses penyampaian informasi Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah terhadap masyarakat pengguna jalan hal ini mengakibatkan seringnya kita temui alat pembatas kecepatan yang melanggar aturan. hal tersebut terjadi akibat kurangnya sosialisasi dari pihak dinas perhubungan kepada masyarakat pengguna jalan.
- 2) Adanya perilaku atau sikap yang bertanggung jawab dari Dinas Perhubungan terhadap pelaksanaan alat pengendali dan pemakai jalan. dalam hal ini pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah ikut melaksanakan dan mendukung terhadap Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah dan Peraturan Menteri Nomer 3 Tahun 1994 Pasal 28 ayat (1) Tentang Ketentuan sanksi pidana bagi pihak yang melanggar aturan.
- 3) Adanya dukungan sumber daya yang diberikan, hal tersebut sudah tertera pada Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan. Tetapi untuk anggaran yang menjuru kepada alat pembatas kecepatan atau polisi tidur itu tidak ada, hal ini yang menyebabkan seringnya ditemui

polisi tidur yang kadang kala ketinggian dan lokasi penempatannya tidak sesuai.

- 4) Adanya aturan-aturan atau pedoman dalam penggunaan alat pembatas kecepatan, dalam hal ini Peraturan Menteri Nomor 3 Tahun 1994 tentang alat pengendali dan pemakai jalan sudah diterapkan, akan tetapi penggunaan alat pembatas kecepatan di Kabupaten Aceh Tengah masih banyak yang tidak sesuai dengan aturan sehingga belum tercapainya penggunaan alat pembatas kecepatan yang efektif di Kabupaten Aceh Tengah. kurangnya sosialisasi dari Dinas Perhubungan Terkait Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali Dan Pemakai Jalan dan Pasal 28 ayat (1) dan (2) Tentang Ketentuan sanksi pidana bagi pihak yang melanggar aturan.

B. Saran

Adapun saran-saran dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Dalam Implementasi Peraturan Menteri nomor 3 tahun 1994 tentang Alat Pengendali Pemakai Jalan di Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah, hendaknya penyampaian kebijakan melalui Dinas Perhubungan harus lebih disosialisasikan agar para masyarakat penggunaan jalan dapat memahami kebijakan yang dibuat pemerintah dan dapat diterapkan dengan baik di Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah, kemudian harus adanya pengawasan yang dilakukan sesering mungkin agar penggunaan alat pembatas kecepatan dapat terlaksana dengan baik tanpa merugikan pihak mana pun.

- 2) Diharapkan pimpinan dan seluruh staff Dinas Perhubungan Aceh Tengah harus lebih meningkatkan terkait penyampaian informasi dan pengawasan terhadap masyarakat mengenai kebijakan ini, dengan cara bekerja sesuai dengan target yang ditetapkan, penilai yang harus objektif dan mengayomi setiap masyarakat pengguna jalan.
- 3) Diharapkan pemerintah daerah terutama Dinas Perhubungan Kabupaten Aceh Tengah dimohon juga ikut pro aktif mensosialisasikan pembangunan polisi tidur, dan memasukkan anggaran pembangunan polisi tidur dalam APBD. Kalau pembangunan polisi tidur hanya diserahkan kepada masyarakat akan kurang efektif karena memang kemampuan masyarakat yang terbatas.
- 4) Diharapkan pimpinan dan seluruh staff Dinas Perhubungan Aceh Tengah harus lebih meningkatkan terkait penyampaian informasi dan pengawasan terhadap masyarakat mengenai alat pengendali dan pemakai jalan, dengan cara ikut pro aktif mensosialisasikan dalam penggunaan maupun pembangunan polisi tidur.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU :

- Abdul Wahab, Solichin, 1993, *Analisis Kebijakan Publik, Konsep Teori Dan Aplikasi*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Abidin, Said Zainal, 2012, *Kebijakan Publik*, Salemba, Jakarta.
- Agustiono, Leo, 2006, *Politik Dan Kebijakan Publik*, AIPI, Bandung.
- Anderson, James E, 1978, *Public Policy Making, Second Edition*. University of Houston, New York.
- Arikunto, 1993, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek, Edisi Kesembilan*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Ardiyos, 2006, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Citra Harta Prima, Jakarta.
- Burhanudin A. Tayibnapi, 1986, *Administrasi Kepegawaian; Suatu tinjauan Analitik*, Pradnya Paramitha, Jakarta.
- Dunn, William N., 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan*. Gajah Mada University. Press, Jakarta
- Edwards III . George, 1980, *Implementing Public Policy*, Congressional Quarterly, Inc, Washington.
- Handyaningrat, Soewarno, 1995, *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Gunung Agung.
- Handoko, T.Hani, Drs., 1984. *Manajemen*. BFPE, Yogyakarta.
- Lincoln, Y.S, dan Guba, E.G, 2005, *Effective Evaluation*, Jossey Bass Publisher, San Fransisco.
- Manullang, M. Drs., 1982. *Manajemen Personalia*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Miles, B. Mathew dan Michael Huberman, 1992, Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru**, UIP, Jakarta.
- Moleong, Lexy J, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya Offset, Bandung.

- Nakamura, Robert T, Frank Smallwood. *The Politics of Policy Implementation*. St. Martins Press Inc, London
- Nugroho, Riant, 2011, *Public Policy (Dinamika Kebijakan, Analisis Kebijakan, Manajemen Kebijakan)*. Edisi Ketiga, Revisi 2011, Elex Media Komputindo, Jakarta.
- R. Dye , Thomas,2005, *.Kebijakan Dan KebijakanPublik*, Rosdakarya, Bandung.
- Richard , L. Daft, 2006, *Manajemen*, Edisi enam, Salemba Empat, Jakarta.
- Samsudin, H. Sadili. 2006. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Pustaka Setia,Bandung.
- Silalahi, Ulber, 2009, *Studi tentang Ilmu Administrasi*, Sinar Baru Algesindo, Jakarta.
- Silalahi , Ulber, 2011, *Asas-asas Manajemen*, Refika Aditama, Bandung.
- Susilo, Hartandi, 2007, *Analisis Kebijakan Publik Dewasa Ini*, Aksara Baru, Jakarta.
- Terry, G.R., dan Rule, L.W., 2003. *Dasar-dasar Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Tachjan, Dr.H, M.Si, 2003, *Implementasi Kebijakan Publik*, AIPI, Bandung.
- Tangkilisan, Hesel Nogi, 2003, *Kebijakan Publik Yang Membumi*. Lukman Offset YPAPI, Yogyakarta
- Thoha, Miftah, 2008, *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*, Jakarta, Kencana.
- Tjokroaminoto, Bintoro, 1980, *Pengantar Administrasi Pembangunan LP3ES*, Jakarta
- Umam, Khaerul, 2010, *Perilaku Organisasi*, Pustaka Setia.
- Poerwadarminta ,W.J.S., 1986, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.
- Winarno, Budi, 2002, *Teori Dan Proses KebijakanPublik*, Media Pressindo. Yogyakarta
- Hobbs, F.D. 1995. *Perencanaan Dan Teknik Lalu Lintas*. Yogyakarta: UGM
- Ariabto, 2005, *Analisis Pengaruh "Speed Hump" Terhadap Kecepatan*. Magister Tehnik Sipil, Universitas Diponegoro, Semarang

B. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- 1) Undang- Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- 2) Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan
Jalan
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 1994 Tentang Alat Pengendali
dan Pemakai Jalan