

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERALIHAN STATUS JALAN DALAM PEMELIHARAAN JALAN DI KOTA PEKANBARU PROVINSI RIAU TAHUN 2024

KEVIN RICARDO CRISTOFER ARUAN

32.0659

Institut Pemerintahan Dalam Negeri

Email : 32.0659@praja.ipdn.ac.id

Pembimbing Skripsi : Sudarmono, S.STP, M.si, Ph.D

ABSTRACT

Problem/Background (GAP): Roads are public infrastructure that is very important in supporting social and economic activities of the community. In Pekanbaru City, the policy of transferring road status from city to provincial authority is being implemented as a form of adjustment of responsibilities between the regional and provincial governments. However, the implementation of this policy has not been optimal, which is indicated by the existence of obstacles in road maintenance after the status transfer, especially due to budget limitations and overlapping authorities. Therefore, a study is needed to analyze the implementation of this policy in depth. **Purpose :** This study aims to describe the implementation of the road status transfer policy from the Pekanbaru City Government to the Riau Provincial Government, identify factors that support and hinder the implementation of the policy, and evaluate the effectiveness of coordination between related institutions in road maintenance. **Method:** This study uses a descriptive qualitative approach. Data were collected through in-depth interviews, observations, and documentation studies. The analysis was carried out using the theory of public policy implementation from Knill and Tosun (2020), which includes six dimensions: choice of policy instruments, policy design, supervisory structure, institutional design, administrative capacity, and social acceptance. **Results:** The results of the study indicate that the implementation of this policy has not been optimal. The administrative capacity dimension is the most significant obstacle, especially due to budget constraints that have an impact on the low quality of road maintenance. In addition, there are overlapping authorities and weaknesses in institutional design and oversight structures. However, social acceptance of this policy is quite good because the community supports efforts to improve road infrastructure. **Conclusion:** To increase the success of the implementation of the road status transfer policy, it is necessary to strengthen the synergy between the city and provincial governments, increase fiscal capacity, and prepare a more integrated institutional design to support effective and sustainable road maintenance.

Keywords: Policy Implementation, Road Status Transfer, Road Maintenance, Knill and Tosun, Pekanbaru City.

ABSTRAK

Permasalahan/Latar Belakang (GAP): Jalan merupakan infrastruktur publik yang sangat penting dalam mendukung aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Di Kota Pekanbaru, kebijakan peralihan status jalan dari kewenangan kota ke provinsi tengah dilaksanakan sebagai bentuk penyesuaian tanggung jawab antara pemerintah daerah dan provinsi. Namun, implementasi kebijakan ini belum berjalan optimal, yang ditandai dengan masih adanya hambatan dalam pemeliharaan jalan pasca peralihan status, terutama akibat keterbatasan anggaran dan tumpang tindih kewenangan. Oleh karena itu, perlu dilakukan kajian untuk menganalisis pelaksanaan kebijakan ini secara mendalam. **Tujuan:** Penelitian ini bertujuan

untuk mendeskripsikan implementasi kebijakan peralihan status jalan dari Pemerintah Kota Pekanbaru ke Pemerintah Provinsi Riau, mengidentifikasi faktor-faktor yang mendukung dan menghambat pelaksanaan kebijakan, serta mengevaluasi efektivitas koordinasi antar lembaga terkait dalam pemeliharaan jalan. **Metode:** Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi, dan studi dokumentasi. Analisis dilakukan dengan menggunakan teori implementasi kebijakan publik dari Knill dan Tosun (2020), yang mencakup enam dimensi: pilihan instrumen kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial. **Hasil/Temuan:** Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan ini belum optimal. Dimensi kemampuan administratif menjadi hambatan paling signifikan, terutama karena keterbatasan anggaran yang berdampak pada rendahnya kualitas pemeliharaan jalan. Selain itu, terdapat tumpang tindih kewenangan dan kelemahan dalam desain kelembagaan dan struktur pengawasan. Namun, penerimaan sosial atas kebijakan ini cukup baik karena masyarakat mendukung upaya peningkatan infrastruktur jalan. **Kesimpulan:** Untuk meningkatkan keberhasilan implementasi kebijakan peralihan status jalan, diperlukan penguatan sinergi antara pemerintah kota dan provinsi, peningkatan kapasitas fiskal, serta penyusunan desain kelembagaan yang lebih terintegrasi guna mendukung pemeliharaan jalan yang efektif dan berkelanjutan.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Peralihan Status Jalan, Pemeliharaan Jalan, Knill dan Tosun, Kota Pekanbaru.

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jalan merupakan infrastruktur vital dalam mendukung kegiatan masyarakat di berbagai sektor seperti ekonomi, sosial, dan pariwisata. Kualitas jalan yang baik sangat berperan dalam kelancaran mobilitas, peningkatan keselamatan, serta efisiensi biaya transportasi. Namun, realitas di lapangan menunjukkan adanya kesenjangan antara jumlah kendaraan dan kapasitas jalan yang tersedia. Hal ini mempertegas pentingnya pembangunan dan pemeliharaan jalan yang optimal sebagai bentuk pelayanan publik dari pemerintah (Kurniawan & Maani, 2020).

Undang-Undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua Atas UU No. 38 Tahun 2004 menegaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang memiliki fungsi strategis. Dalam Pasal 2, penyelenggaraan jalan harus mempertimbangkan prinsip kemanfaatan, keselamatan, efisiensi, keadilan, hingga keberlanjutan. Adapun jenis jalan umum dibedakan berdasarkan statusnya menjadi jalan nasional, provinsi, kabupaten/kota, dan desa (UU RI No. 2 Tahun 2022). Jalan nasional menghubungkan antar wilayah strategis nasional, sedangkan jalan provinsi dan kabupaten/kota mendukung konektivitas regional dan lokal (Pasal 9). Berdasarkan data Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR (2024), total panjang jalan nasional di Indonesia mencapai 47.604,34 km, sementara jalan provinsi 48.486,81 km, dan jalan kabupaten/kota 411.349,66 km. Namun, kondisi jalan menunjukkan tantangan besar dengan total panjang jalan rusak berat mencapai 127.388,74 km. Provinsi Riau tercatat sebagai daerah dengan jumlah kerusakan terparah untuk jalan provinsi (921 km) dan juga berada di urutan ke-10 untuk kerusakan jalan kabupaten/kota (3.794 km). Berdasarkan data BPS Provinsi Riau (2024), total panjang jalan di Riau mencapai 24.109 km, terdiri dari jalan negara 1.254 km, jalan provinsi 2.694 km, dan jalan kabupaten/kota 20.161 km. Di Kota Pekanbaru sendiri, panjang jalan mencapai 1.515 km dengan rincian 75 km jalan negara, 162 km jalan provinsi, dan 1.278 km jalan kota/kabupaten. Infrastruktur jalan di Pekanbaru sangat vital karena menjadi pusat aktivitas ekonomi dan lalu lintas yang padat. Oleh karena itu,

pemeliharaan jalan menjadi kebutuhan mendesak untuk mendukung mobilitas dan mencegah kerusakan yang lebih parah.

Kerusakan jalan disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kondisi iklim ekstrem yang menyebabkan keretakan jalan, drainase buruk yang menimbulkan genangan air, serta kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) yang melebihi kapasitas muatan jalan. Kepala Dinas PUPRKPP Riau melalui Kabid Bina Marga, Ali Subagyo, menyatakan bahwa kerusakan utama disebabkan oleh kendaraan ODOL dan beban jalan yang melebihi batas kapasitas 20 ton dengan kecepatan minimum 60 km/jam (RiauPos.co, 2022). Faktor lemahnya pengawasan serta terbatasnya sumber daya pemerintah daerah juga turut memperparah kondisi ini (Liputan6.com, 2023). Akibat tingginya tingkat kerusakan jalan dan keterbatasan anggaran, Dinas PUPRKPP Kota Pekanbaru mengajukan bantuan kepada Pemerintah Provinsi Riau untuk mengambil alih tanggung jawab pemeliharaan sejumlah ruas jalan. Gubernur Riau kemudian menindaklanjuti dengan menetapkan Surat Keputusan Gubernur Riau Nomor: Kpts.7464/X/2023 tentang Penetapan Ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Provinsi. Terdapat 36 ruas jalan sepanjang 161 km di Kota Pekanbaru yang statusnya telah beralih menjadi jalan provinsi.

Penelitian mengkaji lebih lanjut mengenai “Implementasi Kebijakan Peralihan Status Jalan dalam Pemeliharaan Jalan di Kota Pekanbaru, Provinsi Riau Tahun 2024”, guna menganalisis efektivitas kebijakan tersebut serta kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaannya.

1.2 Gap Penelitian

Meskipun banyak penelitian telah membahas pentingnya infrastruktur jalan dan dampaknya terhadap pertumbuhan ekonomi serta kesejahteraan masyarakat, namun masih sangat terbatas kajian yang secara khusus meneliti implementasi kebijakan peralihan status jalan dari kewenangan pemerintah kota ke pemerintah provinsi, khususnya dalam konteks pemeliharaan jalan pasca peralihan kewenangan. Di Provinsi Riau, khususnya Kota Pekanbaru, terjadi peningkatan kerusakan jalan yang cukup signifikan, sementara di sisi lain, kebijakan peralihan status jalan telah ditetapkan melalui SK Gubernur Riau No. Kpts.7464/X/2023. Namun, belum banyak penelitian yang menganalisis bagaimana implementasi kebijakan tersebut berjalan di lapangan, sejauh mana koordinasi antar lembaga terjalin, kendala administratif seperti keterbatasan anggaran, serta dampaknya terhadap kualitas pemeliharaan jalan. Dengan demikian, penelitian ini mengisi gap tersebut dengan mengkaji secara mendalam implementasi kebijakan peralihan status jalan di Kota Pekanbaru, menggunakan pendekatan teori implementasi kebijakan publik dari Knill dan Tosun (2020) yang mencakup enam dimensi penting.

1.3 Penelitian Terdahulu

Sejumlah penelitian terdahulu telah membahas berbagai aspek terkait pemeliharaan jalan dan perubahan status jalan, yang relevan dalam mengkaji implementasi kebijakan di Kota Pekanbaru. Penelitian Gultom (2016) meneliti kelayakan perubahan status jalan dari provinsi ke nasional di ruas Jalan Tele-Pangururan. Ia menekankan pentingnya pemenuhan kriteria teknis dan ekonomi dalam perubahan status jalan, dengan hasil menunjukkan bahwa jalan tersebut baru layak menjadi jalan nasional pada proyeksi tahun ke-23. Dalam konteks pemeliharaan, penelitian Iranda (2020) mengungkapkan bahwa pelaksanaan pemeliharaan jalan oleh Dinas PUPR Kota Pekanbaru masih menghadapi kendala pada aspek nilai kemantapan jalan yang belum mencapai SPM minimum, sehingga menjadi dasar perlunya

evaluasi prioritas pemeliharaan. Kristiawan al. (2020) dan Selamonika et al. (2024) juga menyoroti kendala umum dalam pemeliharaan jalan, seperti keterbatasan anggaran, sumber daya manusia, serta kurangnya komunikasi dan koordinasi antar pemangku kepentingan. Dalam studi lainnya, Yuliari et al. (2023) menunjukkan bahwa pemanfaatan kebijakan earmarking tax di Provinsi Banten sudah cukup efektif dalam pembiayaan pemeliharaan jalan, yang menjadi cerminan keberhasilan strategi pengelolaan fiskal daerah untuk mendukung infrastruktur. Adapun dari sisi peran serta masyarakat, penelitian Triyono et al. (2017) menekankan bahwa model manajemen lingkungan yang melibatkan partisipasi masyarakat memberikan kontribusi positif terhadap keberlanjutan pemeliharaan jalan. Sementara itu, studi Rintawati et al. (2024) memperlihatkan pentingnya edukasi dan pelatihan masyarakat terhadap pemeliharaan jalan, khususnya di wilayah pedesaan. Di sisi lain, Sita et al. (2023) menunjukkan bahwa kebijakan pemberian sanksi terhadap ketidakpatuhan indikator kinerja jalan di Indonesia masih belum berjalan efektif dan memerlukan perbaikan kebijakan yang lebih menyeluruh.

Wang et al. (2025) dalam penelitiannya menunjukkan bahwa memahami mekanisme ekspansi spasial konstruksi perbatasan dan mempromosikan perencanaan yang rasional dari pembangunan lintas batas adalah jalur yang memungkinkan untuk membangun pola keunggulan saling melengkapi antara negara-negara bilateral serta integrasi ekonomi regional yang terkoordinasi. Yue et al. (2025) mengusulkan metode penentuan posisi lateral untuk roller tak berawak yang digunakan dalam konstruksi jalan aspal, sebagai solusi terhadap masalah yang muncul dengan sistem posisi berbasis satelit yang mungkin menyebabkan roller keluar dari area pemadatan yang ditentukan. Metode ini dikembangkan untuk mengatasi masalah interferensi sinyal satelit yang menghambat kemampuan penentuan posisi roller. Pertama, gambar dari berbagai perspektif dikumpulkan untuk membangun dataset konstruksi jalan aspal. Kemudian, metode ekstraksi batas jalan aspal diusulkan untuk secara akurat menentukan piksel batas jalan aspal. Selanjutnya, jarak lateral diukur menggunakan metode penentuan posisi lateral yang dirancang. Eksperimen validasi lapangan dilakukan untuk menilai efektivitas metode penentuan posisi lateral yang diusulkan. Hasil eksperimen menunjukkan bahwa metode ini sangat efektif dalam mengekstraksi batas jalan aspal. Selain itu, metode penentuan posisi lateral yang diusulkan menunjukkan kinerja yang sangat baik, dengan rata-rata kesalahan relatif sebesar 3,40% dan frekuensi 6,25 Hz. Metode ini memenuhi persyaratan kinerja untuk penentuan posisi lateral dalam hal akurasi dan real-time pada konstruksi jalan aspal. Ouslimane et al. (2025) menunjukkan bahwa penggunaan campuran tanah liat dan puing beton daur ulang dapat menjadi alternatif yang berkelanjutan untuk konstruksi jalan, mengatasi berbagai keterbatasan yang terkait dengan tanah liat, seperti potensi pembengkakan yang dapat mempengaruhi stabilitas dan daya tahan struktur jalan. Berbagai uji karakterisasi dilakukan, termasuk uji pemadatan Proctor, uji kapasitas dukung CBR, uji odometer, serta analisis difraksi sinar-X dan spektroskopi inframerah untuk mempelajari komposisi mineralogi sampel.

1.4 Pernyataan Kebaruan Ilmiah

Penelitian ini memiliki kebaruan ilmiah yang terletak pada fokus kajian terhadap implementasi kebijakan peralihan status jalan dari kewenangan kota ke provinsi, yang dikaitkan langsung dengan aspek pemeliharaan jalan di wilayah Kota Pekanbaru tahun 2024. Berbeda dengan Gultom (2016) yang lebih menekankan aspek perubahan status jalan ke jalan nasional berdasarkan kelayakan teknis dan administratif, penelitian ini menyoroti proses alih status dalam konteks kewenangan antardaerah (dari pemerintah kota ke provinsi) yang masih

jarang dikaji secara spesifik. Selain itu, penelitian sebelumnya oleh Iranda (2020) hanya membahas evaluasi kinerja pemeliharaan jalan oleh Dinas PUPR di Pekanbaru, tanpa mengaitkannya dengan dampak dari kebijakan peralihan status jalan. Sementara itu, Selamonika et al. (2024) dan Kristiawan et al. (2020) fokus pada kendala umum implementasi kebijakan dan pendanaan, tetapi tidak meninjau bagaimana perubahan kewenangan jalan memengaruhi efektivitas pemeliharaan itu sendiri. Penelitian ini juga memperkaya literatur dengan mengintegrasikan aspek kebijakan, kelembagaan, serta teknis pemeliharaan, dalam konteks terkini pasca-peralihan status jalan. Fokus pada wilayah Pekanbaru yang sedang mengalami perubahan dalam pengelolaan infrastruktur jalan pada tahun berjalan (2024) juga memberikan kontribusi empiris yang aktual, sehingga berbeda secara substansial dan temporal dengan penelitian sebelumnya. Dengan demikian, penelitian ini memberikan kontribusi ilmiah baru berupa kajian implementatif kebijakan alih status jalan yang berdampak pada tata kelola dan kualitas pemeliharaan infrastruktur jalan secara lokal.

1.5 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan perubahan status jalan dari jalan kota menjadi jalan provinsi dalam pemeliharaan jalan di Kota Pekanbaru. Selain itu, penelitian ini juga mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat kebijakan tersebut serta mengetahui dampaknya terhadap Pemerintah Provinsi Riau dan Kota Pekanbaru dalam pengelolaan infrastruktur jalan.

II. METODE

Metode penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena data yang dikumpulkan bersifat naratif dan tidak dalam bentuk angka, diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumen pendukung, serta disajikan dalam bentuk deskriptif eksploratif untuk memahami implementasi kebijakan perubahan status jalan di Kota Pekanbaru, Provinsi Riau (Soesana, et al., 2023:49; Abdussamad, 2021:63). Dalam penelitian kualitatif yang berlandaskan pada filsafat postpositive atau paradigma interpretative, suatu realitas atau obyek tidak dapat dilihat secara parsial dan dipecah ke dalam beberapa variable (Ridwan & Tungka, 2024). Operasionalisasi konsep penelitian ini merujuk pada model implementasi kebijakan dari Knill & Tosun (2020), yang mencakup dimensi seperti pilihan instrumen kebijakan, desain kebijakan, struktur pengawasan, desain kelembagaan, kemampuan administratif, dan penerimaan sosial. Sumber data yang digunakan terdiri dari data primer (hasil wawancara dan observasi langsung) dan data sekunder (dokumen, arsip, buku, laporan, dan jurnal) (Sari, et al., 2023:44). Informan ditentukan melalui teknik purposive sampling dan accidental sampling, dengan melibatkan pejabat Dinas PUPRKPP Provinsi Riau, kontraktor, konsultan, dan masyarakat sebagai responden yang relevan (Sari, 2023:95, 97). Instrumen penelitian meliputi pedoman wawancara, pedoman observasi, dan dokumentasi, serta alat bantu seperti perekam suara (Soesana, et al., 2023:49). Teknik pengumpulan data terdiri dari wawancara terstruktur, tidak terstruktur, mendalam, dan berbingkai (Sari, et al., 2023:103), observasi partisipatif dan non-partisipatif (Sari, et al., 2023:104), serta dokumentasi arsip dan rekaman (Sari, et al., 2023:105). Dalam teknik wawancara, terdapat beberapa tahapan yang harus dilakukan. Pertama, menyiapkan pedoman wawancara. Kedua, menyiapkan alat untuk wawancara, Ketiga, mengatur waktu untuk wawancara (Simangunsong 2017:215). Semua teknik ini bertujuan untuk memperoleh data yang kaya dan mendalam, yang memungkinkan peneliti untuk memahami konteks sosial dan budaya di balik penerapan kebijakan Satu Data. Pendekatan ini umumnya lebih sesuai dan efisien dalam situasi di mana jumlah responden relatif terbatas (Nurdin & Hartati, 2019:179) Analisis data dilakukan melalui tiga tahap yaitu: reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan atau verifikasi (Abdussamad,

2021:160). Reduksi data bertujuan untuk merangkum dan memfokuskan informasi penting, sementara penyajian data disusun dalam bentuk narasi dan bagan untuk memudahkan pemahaman (Abdussamad, 2021:161–162). Penarikan kesimpulan bersifat induktif dan dapat berubah selama proses penelitian tergantung pada validitas data yang diperoleh (Abdussamad, 2021:162). Penelitian ini juga menggunakan analisis komparatif untuk membandingkan kondisi jalan sebelum dan sesudah kebijakan perubahan status jalan diterapkan, sehingga dapat ditarik kesimpulan yang berbasis bukti dan menjawab rumusan masalah secara objektif.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Analisis Implementasi Kebijakan Peralihan Status Jalan dalam Pemeliharaan Jalan di Kota Pekanbaru Provinsi Riau

Kebijakan peralihan status jalan di Kota Pekanbaru merupakan bentuk penyesuaian atas perubahan kewenangan pengelolaan jalan antara pemerintah pusat, provinsi, dan kota. Kebijakan ini bertujuan untuk memperjelas tanggung jawab pemeliharaan jalan, mempercepat penanganan kerusakan, serta meningkatkan kualitas infrastruktur jalan di daerah. Dalam pelaksanaannya, Pemerintah Kota Pekanbaru mengalami berbagai tantangan, termasuk kurangnya kejelasan data terkait status jalan, keterbatasan anggaran, serta koordinasi lintas sektor yang belum optimal.

Berdasarkan teori implementasi kebijakan dari Merilee S. Grindle, pelaksanaan kebijakan ini dipengaruhi oleh dua dimensi utama: isi kebijakan (*content of policy*) dan konteks pelaksanaan (*context of implementation*). Dari sisi isi kebijakan, ditemukan bahwa tujuan kebijakan telah cukup jelas, namun pelaksanaannya masih terkendala oleh ketidaksiapan sumber daya manusia dan anggaran. Di sisi konteks pelaksanaan, faktor politik, ekonomi, serta dukungan birokrasi memiliki pengaruh besar terhadap efektivitas kebijakan. Proses implementasi juga melibatkan berbagai aktor, seperti Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR), Dinas Perhubungan, Bappeda, serta pemerintah provinsi dan pusat. Namun, koordinasi antar lembaga ini belum berjalan optimal, yang menyebabkan terjadinya tumpang tindih dalam kewenangan pemeliharaan dan perbaikan jalan. Selain itu, keterlibatan masyarakat dalam proses pengawasan atau pelaporan kerusakan jalan masih minim.

Secara umum, meskipun kebijakan peralihan status jalan di Pekanbaru sudah berjalan, pelaksanaannya masih belum sepenuhnya efektif. Dibutuhkan sinergi antarlembaga, kejelasan regulasi, penguatan kapasitas kelembagaan, serta dukungan anggaran yang memadai agar kebijakan ini benar-benar berdampak positif terhadap kualitas jalan dan pelayanan publik di Kota Pekanbaru.

3.2 Faktor Pendukung dan Penghambat Implementasi Kebijakan Peralihan Status Jalan dalam Pemeliharaan Jalan di Kota Pekanbaru Provinsi Riau Tahun 2024

Faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan peralihan status jalan di Kota Pekanbaru tahun 2024 menunjukkan adanya dinamika yang kompleks dalam pelaksanaan pemeliharaan infrastruktur jalan. Di sisi pendukung, keberhasilan implementasi banyak ditopang oleh koordinasi yang baik antara unit pelaksana seperti Bidang Bina Marga, UPT, kontraktor, dan konsultan pengawas, serta kepastian hukum melalui SK Gubernur yang

menjamin kejelasan kewenangan. Respons cepat terhadap laporan masyarakat, kinerja teknis yang sesuai standar, serta dukungan kepala daerah dalam menjaga citra Kota Pekanbaru sebagai ibukota provinsi turut memperkuat keberlangsungan kebijakan ini di lapangan.

3.3 Dampak Implementasi Kebijakan Peralihan Status Jalan bagi Pemerintah Provinsi Riau dan Kota Pekanbaru

Implementasi kebijakan peralihan status jalan dari kota menjadi provinsi di Kota Pekanbaru memberikan dampak berbeda bagi Pemerintah Provinsi Riau dan Pemerintah Kota Pekanbaru. Bagi Pemerintah Provinsi Riau, dampaknya berupa peningkatan beban tanggung jawab teknis, administratif, dan pembiayaan dalam pengelolaan infrastruktur jalan. Meski demikian, hal ini juga memperkuat citra pelayanan publik provinsi, terutama dalam menjaga wajah ibukota yang menjadi etalase daerah. Tantangan seperti penyesuaian anggaran, pengelolaan prioritas kerja, serta peningkatan koordinasi lintas wilayah menjadi konsekuensi yang harus dihadapi. Sementara itu, bagi Pemerintah Kota Pekanbaru, peralihan ini membawa manfaat berupa berkurangnya beban kewenangan dan anggaran untuk pemeliharaan jalan besar. Pemerintah kota kini dapat mengalokasikan sumber daya ke sektor lain seperti pendidikan dan drainase. Walaupun tanggung jawab pemeliharaan beralih, masyarakat tetap merasakan perbaikan jalan, yang mendukung citra positif terhadap pelayanan publik. Secara keseluruhan, kebijakan ini menunjukkan kolaborasi antarpemerintahan yang saling melengkapi dalam meningkatkan kualitas infrastruktur dan efektivitas tata kelola.

3.4 Diskusi Temuan Utama Penelitian

Hasil penelitian mengenai implementasi kebijakan peralihan status jalan di Kota Pekanbaru tahun 2024 memiliki sejumlah kesamaan dan perbedaan dengan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan. Salah satu persamaan utama terlihat dari tantangan teknis dan administratif yang dihadapi. Seperti yang diungkapkan oleh Iranda (2020), pemeliharaan jalan di Pekanbaru sebelumnya telah menghadapi kendala pada nilai kuantitas jalan yang belum mencapai standar pelayanan minimum (SPM), yang sejalan dengan temuan terkini bahwa banyak ruas jalan belum tertangani akibat keterbatasan anggaran dan waktu penganggaran yang tidak fleksibel. Selain itu, temuan mengenai kendala koordinasi dan keterbatasan sumber daya juga diperkuat oleh penelitian Kristiawan et al. (2020) dan Selamonika et al. (2024), yang menyoroti lemahnya komunikasi antar pemangku kepentingan dan terbatasnya kapasitas SDM dalam pengelolaan infrastruktur jalan. Temuan ini serupa dengan realitas di Kota Pekanbaru, di mana pelaksanaan peralihan status jalan memerlukan peningkatan koordinasi lintas sektor serta perencanaan anggaran yang lebih adaptif. Di sisi lain, penelitian ini juga menunjukkan sisi positif implementasi kebijakan, yaitu penguatan citra pemerintah provinsi dalam pelayanan publik dan optimalisasi peran kelembagaan, yang sejalan dengan hasil studi Yuliari et al. (2023) tentang keberhasilan strategi fiskal melalui earmarking tax untuk mendukung pemeliharaan jalan di Provinsi Banten. Meskipun skema pembiayaannya berbeda, kedua temuan ini menekankan pentingnya penguatan peran fiskal daerah dalam menunjang kebijakan infrastruktur. Sementara itu, dari sisi partisipasi masyarakat, penelitian ini menunjukkan bahwa pelibatan warga dalam pelaporan kerusakan jalan telah mendorong respons cepat dari pemerintah, meski masih bersifat informal. Temuan ini konsisten dengan studi Triyono et al. (2017) dan Rintawati et al. (2024), yang menekankan pentingnya pelibatan aktif masyarakat dalam keberlanjutan pemeliharaan jalan, baik melalui manajemen partisipatif maupun edukasi publik. Namun, tidak seperti hasil studi Sita et al. (2023) yang menyoroti belum efektifnya sistem sanksi dalam kebijakan jalan, temuan di Pekanbaru tidak secara eksplisit membahas aspek penegakan regulasi terhadap pelanggaran atau ketidakpatuhan standar kinerja.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini memperkaya literatur implementasi kebijakan jalan dengan fokus pada aspek perubahan kewenangan, kolaborasi antarpemerintah, dan tantangan kelembagaan. Dibandingkan dengan penelitian sebelumnya, studi ini menambahkan dimensi analisis yang lebih kontekstual dan aktual terhadap dinamika transisi kewenangan pengelolaan jalan di tingkat lokal-provinsi, khususnya dalam kerangka peningkatan pelayanan infrastruktur di ibukota provinsi.

IV. KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan peralihan status jalan kota menjadi jalan provinsi di Kota Pekanbaru tahun 2024 telah berjalan tetapi belum sepenuhnya optimal. Ditinjau dengan enam dimensi Knill dan Tosun (2020), instrumen kebijakan memang jelas tertuang dalam SK Gubernur namun realisasinya masih sangat bergantung pada ketersediaan anggaran; desain kebijakan sudah tegas secara prosedur dan penentuan pelaksana, tetapi keterbatasan pembiayaan membuat pelaksanaan belum merata; struktur pengawasan berlangsung melalui UPT, konsultan pengawas, dan laporan masyarakat di media sosial, meski dokumentasinya belum sistematis; desain kelembagaan tersusun tanpa tumpang-tindih kewenangan dan didukung koordinasi informal yang efektif; kemampuan administratif cukup mendukung, namun anggaran dan pemanfaatan teknologi informasi masih menjadi kendala; sementara penerimaan sosial tergolong baik karena masyarakat merasakan manfaat perbaikan jalan, walau partisipasi mereka dalam tahap perencanaan belum terwadahi secara formal.

Faktor pendukung utamanya meliputi koordinasi antarunit dan mitra, kejelasan kewenangan, respons cepat terhadap laporan publik, serta dukungan politik pemerintah daerah. Sebaliknya, hambatan utama berkisar pada keterbatasan dana, belum meratanya pemeliharaan di seluruh ruas, ketidaksinkronan siklus anggaran dengan kebutuhan lapangan, dan tantangan geografis pada ruas yang belum tertangani. Kebijakan ini menambah beban anggaran sekaligus memperkuat citra pelayanan dan kontrol infrastruktur bagi Pemerintah Provinsi Riau, sementara Pemerintah Kota Pekanbaru diuntungkan oleh berkurangnya tanggung jawab dan anggaran yang dapat dialihkan ke sektor lain; perbaikan kondisi jalan pada akhirnya meningkatkan kepuasan masyarakat dan efisiensi mobilitas perkotaan.

Namun demikian, penelitian ini memiliki sejumlah keterbatasan. Pertama, data yang dikumpulkan lebih banyak bersumber dari perspektif pihak pemerintah, sehingga keterlibatan dan persepsi masyarakat belum tergalih secara mendalam. Kedua, penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif yang berfokus pada satu wilayah dan satu tahun pelaksanaan, sehingga generalisasi terhadap daerah atau kebijakan serupa di tempat lain masih terbatas. Selain itu, belum dilakukan analisis kuantitatif untuk mengukur dampak secara numerik terhadap kualitas jalan, efisiensi anggaran, atau kepuasan masyarakat.

Arah penelitian ke depan perlu mengembangkan studi komparatif antar daerah dalam pelaksanaan kebijakan serupa guna melihat variasi implementasi berdasarkan kondisi sosial, ekonomi, dan kelembagaan yang berbeda. Penelitian lanjutan juga dapat memperkuat pendekatan partisipatif dengan melibatkan masyarakat secara lebih aktif sebagai subjek penelitian untuk menilai efektivitas kebijakan dari perspektif pengguna langsung. Di samping itu, pengembangan model evaluasi berbasis data kuantitatif dan pemanfaatan teknologi sistem informasi geografis (GIS) juga dapat menjadi arah penting untuk menilai dampak pemeliharaan jalan secara spasial dan berkelanjutan.

V. UCAPAN TERIMAKASIH

Ucapan Terimakasih dan apresiasi mendalam kepada pemerintah Kota Pekanbaru Provinsi Riau yang telah memberikan kesempatan, dukungan, dan akses dalam pengumpulan data penelitian. Penghargaan juga disampaikan kepada semua pihak yang berkontribusi dan mendukung kelancaran serta keberhasilan penelitian ini.

VI. DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, Z. (2022, January 11). Metode penelitian kualitatif. <https://doi.org/10.31219/osf.io/juwxn>
- Gultom, V. T. (2016). Studi Kelayakan Perubahan Status Jalan Provinsi Menjadi Jalan Nasional Dengan Hirarki Arteri Primer Di Tinjau Dari Segi Ekonomi Pada Ruas Jalan Tele-Pangurusan Kabupaten Samosir (Doctoral dissertation, Institut Teknologi Sepuluh Nopember).
- Iranda, M. (2020). Evaluasi Pelaksanaan Tugas Sub Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Pemeliharaan Jalan Di Kota Pekanbaru (Doctoral dissertation, Universitas Islam Riau).
- Kristiawan, P. R., Dewi, D. A. S., & Suharso, S. (2020). Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan Berkaitan Dengan Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus Jalan yang Menjadi Kewenangan Kabupaten Magelang). *Borobudur Law Review*, 2(1), 30-39. <https://doi.org/10.31334/transparansi.v6i2.3331>
- Knill, C., & Tosun, J. (2020). *Public policy: A new introduction*. Red Globe Press.
- Kurniawan, W., & Maani, K. D. (2020). Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kecamatan Tabir Selatan Kabupaten Merangin Dengan Menggunakan Model Donald Van Metter Dan Carl Van Horn. *Jurnal Manajemen dan Ilmu Administrasi Publik*, 1(4), 67-78. <https://doi.org/10.24036/jmiap.v1i4.95>
- Nurdin. I & Hartati. (2019). *Metodologi Penelitian Sosial*.
- Ouslimane, N., Bensalah, J., Barebita, H., Ebntouhami, M., Younous, Y. A., Okla, M. K., ... & Belfaquir, M. (2025). Development and performance evaluation of alternative road construction material using clay and recycled concrete debris. *Scientific Reports*, 15(1), 9547. <http://doi.org/10.1038/s41598-025-89708-4>
- Rintawati, D., Sari, C., Zayadi, R., Widiarso, T., & Wildan, D. (2024). MANAJEMEN PEMELIHARAAN JALAN PEDESAAN. *Jurnal AKAL: Abdimas dan Kearifan Lokal*, 5(1), 28-36. <https://doi.org/10.25105/akal.v5i1.17717>
- Ridwan, R., & Tungka, N. F. (2024). *Metode penelitian* (L. O. A. Dani, Ed.). Yayasan Sahabat Alam Rafflesia.
- Simangunsong, F. (2017). *Metode Penelitian Pemerintahan*. Alfabeta.
- Sita, T., Mulyono, A. T., & Utomo, S. H. T. (2023). Review of Financial Penalties Implementation on Non-Compliance With Road Performance Indicators. *ASEAN Engineering Journal*, 13(3), 55-63. <https://journals.utm.my/aej/article/download/19000/8277>

- Soesana, A., Subakti, H., Karwanto, K., Fitri, A., Kuswandi, S., Sastri, L., & Lestari, H. (2023). Metodologi penelitian kuantitatif. <https://repository.unugiri.ac.id:8443/id/eprint/4881/1/Anisa%20Buku%20Metodologi%20Penelitian%20Kuantitatif.pdf>
- Sari, A., Dahlan, D., Tuhumury, R. A. N., Prayitno, Y., Siegers, W. H., Supiyanto, S., & Werdhani, A. S. (2023). Dasar-dasar metodologi penelitian. CV Angkasa Pelangi. <http://repository.uniyap.ac.id/id/eprint/434>
- Selamonika T, Nuraini Putri Febriani, Sri Wulandari, Moh. Sutarjo, & Hamzah Restu Lesmana. (2024). Implementation Of Road Maintenance Policy At The Indramayu Public Works And Spatial Planning Office (PUPR). *International Journal Of Humanities Education and Social Sciences*, 4(3). <https://doi.org/10.55227/ijhess.v4i3.1246>
- Triyono, A. R. H., Setyawan, A., & Setiono, P. (2017, July). Environmental Management Model for Road Maintenance Operation Involving Community Participation. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 75, No. 1, p. 012020). IOP Publishing. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/75/1/012020>
- Wang, P., Zhang, L., & Lu, R. (2025). Unveiling the morphologies and mechanisms of construction land expansion in border areas of Mainland Southeast Asia. *Scientific Reports*, 15(1), 8097. <http://doi.org/10.1038/s41598-025-92620-6>
- Yue, P., Xia, X., Hu, Y., Wang, X., He, P., & Qin, X. (2025). Unmanned roller lateral positioning method for asphalt road construction. *Scientific Reports*, 15(1), 418. <http://doi.org/10.1038/s41598-024-84575-x>
- Yuliari, N. C., Minan, J., & Aditya, T. (2023). Analisis Penyerapan Anggaran Pemeliharaan Jalan Pasca Penerapan Kebijakan Earmarking Tax Atas Pajak Kendaraan Bermotor di Provinsi Banten. *Transparansi: Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, 6(2), 221-230. <https://doi.org/10.31334/transparansi.v6i2.3331>

