

# IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA SAMARINDA NOMOR 23 TAHUN 2010 TENTANG PENETAPAN LINTASAN ANGKUTAN BARANG DALAM WILAYAH KOTA SAMARINDA

**Julian Shafrani<sup>1</sup>**

## *Abstrak*

*Julian Shafrani, Program Studi Ilmu Pemerintahan, Jurusan Ilmu Administrasi pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman Samarinda dengan judul skripsi : Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda, dibawah bimbingan Bapak Dr. H. Muh. Jamal Amin, M.Si selaku dosen pembimbing I dan Ibu Hj. Letizia Dyastari, S.Sos., M.Si selaku dosen pembimbing II.*

*Penelitian ini memiliki tujuan untuk dapat mengetahui dan mendeskripsikan Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda dan faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung dan penghambatnya. Jenis penelitian ini adalah kualitatif-deskriptif yang dimana teknik pengumpulan datanya melalui, sumber kepustakaan, observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi pada kegiatan penelitian langsung dilapangan serta dengan penggunaan teknik analisis data menurut Huberman dan Miles (dalam Bungin,2003: 63). Demikian hasil penelitian yang diperoleh secara keseluruhan bahwa Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda masih terdapat faktor-faktor penghambat terutama pada perizinan setiap kendaraan angkutan barang yang melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda di Terminal Barang terlampir pada Pasal 10 bahwa mengalami kendala karena disfungsi Terminal Barang yang terletak di Jalan H.M. Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda sehingga berpengaruh terhadap penegakan aturan pada setiap Pasal lainnya yang terlampir dalam aturan.*

**Kata Kunci** : *Peraturan Walikota Samarinda, Lintasan Angkutan Barang.*

## **Pendahuluan**

Wilayah Provinsi Kalimantan Timur atau biasa disingkat KALTIM merupakan salah satu Provinsi di Indonesia yang berada dipulau Kalimantan bagian ujung timur dan termasuk Provinsi terluas ketiga setelah Papua dan

---

<sup>1</sup> Mahasiswa Program S1 Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Mulawarman. Email: shafranijulian@gmail.com

Kalimantan Tengah dengan pembagian wilayah administratif menjadi 7 Kabupaten, 3 Kota, 103 Kecamatan dan 1.026 Desa/Kelurahan dengan Ibukota Provinsi berada di Kota Samarinda sebagai pusat pemerintahan daerah dan juga berperan dalam pusat simpul jaringan transportasi di Provinsi Kalimantan Timur yang menghubungkan antara bagian selatan (Paser, Penajam Paser Utara, dan Balikpapan) dengan bagian tengah (Kutai Barat, Kutai Kartanegara, dan Bontang) serta bagian utara (Kutai Timur dan Berau). Mengenai kemampuan untuk Kota Samarinda dalam menjalankan perannya sebagai Ibukota Provinsi KALTIM yang sekaligus juga memiliki banyak peran penting lainnya, maka erat kaitannya dengan unsur-unsur kelengkapan yang dibutuhkan, khususnya menjadi pusat industri layanan jasa dan perdagangan, baik dari segi unsur kelengkapan bersifat fisik seperti sarana dan prasarana sebagai penunjang aktivitas industri layanan jasa dan perdagangan sekaligus juga dukungan unsur kelengkapan bersifat nonfisik seperti kebijakan pemerintah berupa peraturan-peraturan sebagai pedoman dalam pelaksanaan kegiatan layanan jasa dan perdagangan.

Berkaitan dari permasalahan kegiatan angkutan barang yang tergolong kasus fenomenal yang terjadi dilingkungan masyarakat, sehingga peneliti ingin membagi fokus permasalahan dengan menjadikan obyek penelitian ini pada menitikberatkan terhadap prasarana angkutan barang, yaitu jalan raya atau yang dikenal dalam aturan ini sebagai perlintasan yang seyogyanya sebagai fasilitas perekonomian masyarakat sekitar pada khususnya mengalami kerusakan seperti jalan berlubang dan rawan membahayakan bagi para pengguna jalan lainnya didaerah tersebut, kasus seperti ini menjadi anggapan peneliti bahwa dapat berhubungan akibat tidak terkontrolnya secara maksimal dari subyek penelitian ini, yaitu pada kegiatan angkutan barang yang didominasi angkutan mobil barang dan kendaraan barang jenis truk pengangkut peti kemas/alat berat yang melintas di jalan dalam wilayah Kota Samarinda dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) yang melebihi kapasitas dan tidak sesuai berdasarkan kelas/klasifikasi jalan yang dilintasi sehingga banyaknya kasus kerusakan jalan yang rusaknya jalan tersebut menyebabkan fungsi jalan tidak sesuai umur jalan yang diharapkan dan juga terdapat pelanggaran lainnya pada kegiatan angkutan barang terhadap waktu operasionalnya tidak menyesuaikan waktu yang telah tertera pada amanat dari PERWALI No. 23 Tahun 2010 tersebut, sehingga mengakibatkan rawan membahayakan terjadinya kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan lain sehingga menimbulkan opini dimasyarakat untuk berharap permasalahan ini dapat ditangani serius, karena sudah sangat mengganggu baik unsur keamanan maupun keselamatan di jalan. Jadi, setelah dari uraian yang peneliti paparkan maka menjadi latar belakang peneliti untuk melakukan kegiatan penelitian ini melalui judul skripsi, yaitu "Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda."

## **Kerangka Dasar Teori**

### ***Kebijakan Publik***

Ruang lingkup dari studi kebijakan publik sangat luas karena mencakup berbagai bidang dan sektor seperti ekonomi, politik, sosial, budaya, hukum, dan sebagainya. Disamping itu dilihat dari hirarkinya kebijakan publik dapat bersifat nasional, regional maupun lokal seperti Undang-undang (UU), Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (PerPres), Peraturan Menteri (PerMen), Peraturan Daerah/Provinsi, Keputusan Gubernur, Peraturan Daerah Kabupaten/Kota, dan Keputusan Bupati/Walikota. Menurut Laswell dan Kaplan (dalam Riant Nugroho, 2006: 23) mengartikan kebijakan publik sebagai “*a projected program of goals, values, and practices*” atau sesuatu program pencapaian tujuan, nilai-nilai dalam praktek-praktek yang terarah. Senada dengan definisi tersebut, dari Edwards III dan Ira Sharkansky sebagaimana dikutip dalam Suwitri (2008: 10) juga mengartikan kebijakan publik sebagai “suatu tindakan pemerintah yang berupa program-program pemerintah untuk pencapaian sasaran atau tujuan”. Dari dua definisi tersebut, dapat kita lihat bahwa makna kebijakan publik memiliki kata kunci “pencapaian tujuan/sasaran”, “makna nilai-nilai”, dan “praktek terarah”.

### ***Implementasi Kebijakan Publik***

Studi implementasi merupakan suatu kajian mengenai studi kebijakan yang mengarah pada proses pelaksanaan dari suatu kebijakan. Dalam prakteknya, proses implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang begitu rumit bahkan tidak jarang bermuatan politis dengan adanya intervensi berbagai kepentingan. Untuk melukiskan kerumitan dalam proses implementasi tersebut sebagaimana yang dikemukakan Eugene Bardach (dalam Leo Agustino, 2006: 138), yaitu : “Adalah cukup untuk membuat sebuah program dan kebijakan umum yang kelihatannya bagus di atas kertas. Lebih sulit lagi merumuskannya dalam kata-kata dan slogan-slogan yang kedengarannya mengenakan bagi telinga para pemimpin dan para pemilih yang mendengarkannya. Dan lebih sulit lagi untuk melaksanakannya dalam bentuk cara yang memuaskan semua orang termasuk mereka anggap klien.”

### ***Model Implementasi Kebijakan***

Menurut Subarsono (2005: 89) menyatakan beberapa teoritis implementasi kebijakan yang menyebutkan berbagai macam variabel berpengaruh berdasarkan dari pakar-pakar implementasi kebijakan, antara lain: George C. Edwards III, Merilee S. Grindle, Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier, dan Donald Van Meter dan Carl Van Horn.

#### ***1. Model Edwards III***

Model Implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh George C. Edwards III yang menamakan model implementasi kebijakan publiknya dengan *Direct and Indirect Impact On Implementation* dalam Leo Agustino (2006 : 149 ) bahwa “terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan

implementasi suatu kebijakan yaitu : (1) Komunikasi, (2) Sumberdaya, (3) Disposisi, (4) Struktur Birokrasi”.

## 2. **Model Van Meter dan Van Horn**

Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Subarsono,2005: 99) terdapat lima variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu : “(1) standar dan sasaran kebijakan; (2) sumberdaya; (3) komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas; (4) karakteristik agen pelaksana; dan (5) kondisi sosial, ekonomi dan politik”.

## 3. **Model Merilee S. Grindle**

Menurut Merilee S. Grindle (dalam Subarsono,2005: 93) menyebutkan bahwa terdapat dua variabel yang besar mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu, “isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*)”.

## 4. **Model Mazmanian dan Sabatier**

Menurut Mazmanian dan Sabatier sebagaimana dikutip dalam Subarsono (2005: 94) menyebutkan ada tiga kelompok variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu: Karakteristik dari Masalah (*tractability of the problem*), Karakteristik kebijakan/Undang-undang (*ability of statute to structure implementation*), dan Variabel lingkungan (*nonstatutory variables affecting implementation*).

### **Klasifikasi Jalan Raya**

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan sebagaimana memuat intisari penting berkaitan peranan jalan bahwa “jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara”. Dari penjelasan tersebut, maka fungsi jalan merupakan suatu prasarana perhubungan darat yang diperuntukan untuk kehidupan masyarakat terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Berdasarkan peran dari prasarana jalan, maka dibutuhkan adanya pengelompokan/klasifikasi jalan sesuai Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan pada Pasal 9 dimaksudkan untuk mewujudkan kepastian hukum penyelenggaraan jalan sesuai dengan kewenangan pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Maka dari jalan umum menurut statusnya dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Dalam pengaturan penggunaan status jalan, maka jalan dikelompokkan lagi dalam beberapa kelas yang didasarkan pada mempertimbangkan Muatan Sumbu Terberat (MST) kendaraan bermotor pada kontruksi jalan sebagaimana menurut ketentuan kelas jalan berdasarkan Pasal 8 pada PERDA Kota Samarinda No. 20 Th 2002 Tentang

Ketentuan Berlalu Lintas Dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor Di Dalam Wilayah Kota Samarinda , yaitu Jalan Kelas I, Jalan Kelas II, Jalan Kelas III A, Jalan Kelas III B, dan Jalan Kelas III C, Maka disimpulkan dari klasifikasi jalan diatas terkait jalan umum yang dikelompokkan sesuai statusnya dan pembagian jalan kedalam kelas jalannya, berhubungan terhadap fokus penelitian yang penulis amati bahwa klasifikasi jalan sangat penting untuk diterapkan sebagai pedoman dalam menjalankan kegiatan transportasi/pengangkutan darat di jalan raya.

### **Moda Transportasi/Pengangkutan**

Moda transportasi merupakan istilah yang digunakan untuk menyatakan alat angkut yang digunakan untuk berpindah tempat, dari satu tempat ke tempat lainnya. Menarik dilihat dari geografis Negara Indonesia sebagai negara kepulauan yang tersebar dengan 17 ribuan pulau hanya bisa dihubungkan dengan baik melalui sistem transportasi multimoda, karena tidak ada satu moda pun yang bisa berdiri sendiri, melainkan saling melengkapi dan keterpaduan sistem moda transportasi tersebut juga berhubungan dalam studi penelitian ini terkait kegiatan angkutan barang yang menjadi perhatian penting bagi pemerintah untuk mengembangkan keseluruhan moda tersebut dalam rangka menciptakan sistem transportasi yang efisien, efektif, dan dapat digunakan secara aman dapat menempuh perjalanan dengan cepat dan lancar.

### **Metode Penelitian**

#### ***Jenis Penelitian***

Dalam penelitian ini dengan judul Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda. Peneliti menggunakan jenis penelitian kualitatif-deskriptif. Penelitian ini dilakukan dengan menyesuaikan pada pengamatan peneliti terhadap fenomena-fenomena yang sedang berlangsung dalam bentuk nyata atau *real* dilapangan.

#### ***Fokus Penelitian***

Dalam penelitian ini penting bagi peneliti untuk dapat menentukan fokus sebagaimana menurut Sugiyono (2007: 207) yang menyebutkan bahwa “batasan masalah dalam penelitian kualitatif disebut fokus, yang berisi pokok masalah bersifat umum”. Jadi, fokus pada penelitian ini, sebagai berikut :

1. Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda yang terdiri dari;
  - a. Setiap pengemudi kendaraan angkutan barang dilarang melintas dalam wilayah Kota Samarinda antara pukul 06.00--18.00 Wita.
  - b. Pembatasan lintasan kendaraan angkutan barang yang dikelompokkan dengan kelas jalan dan Muatan Sumbu Terberat (MST).
  - c. Perizinan setiap kendaraan angkutan barang yang melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda di terminal barang.

- d. Larangan parkir kendaraan angkutan barang diluar pool kendaraan atau tempat parkir yang tidak ditetapkan dalam peraturan.
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi pendukung dan penghambat dalam Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda yang akan dianalisis menurut model implementasi kebijakan Edwards III, yaitu;
    - a. Komunikasi (*Communication*);
    - b. Disposisi (*Disposition*);
    - c. Sumberdaya (*Resources*);
    - d. dan Struktur Birokrasi (*Bureaucratic Structure*).

### **Teknik Pengumpulan Data**

Menurut Burhan Bungin (2003: 42), yang menjelaskan bahwa “metode pengumpulan data adalah dengan cara/teknik apa dan bagaimana data yang diperlukan dapat dikumpulkan sehingga hasil akhir penelitian mampu menyajikan informasi yang *valid* dan *reliable*”, dengan demikian penggunaan teknik pengumpulan data dalam penelitian ini terbagi berdasarkan jenis dan sumber datanya yang telah peneliti tentukan sebelumnya, sebagai berikut :

1. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian ini memanfaatkan perpustakaan sebagai sarana dalam mengumpulkan data sekunder dengan mempelajari berbagai sumber pustaka buku sebagai bahan referensi yang relevan dengan kebutuhan data.

2. Penelitian Lapangan (*Field Work Research*)

Penelitian ini dilakukan peneliti secara langsung dilapangan untuk mengumpulkan data primer dengan menggunakan beberapa teknik, yaitu :

- a. Pengamatan (*Observation*)
- b. Wawancara Mendalam (*In-depth Interview*)
- c. Dokumentasi (*Documentation*)

### **Teknik Analisis Data**

Penggunaan teknik analisis data dalam penelitian ini sebagaimana penjelasan menurut Huberman dan Miles (dalam Bungin,2003: 63) mengatakan bahwa “analisis data dan pengumpulan data memperlihatkan sifat interaktif, sebagai suatu sistem dan merupakan siklus”. Jadi, kegiatan peneliti pada teknik pengumpulan data ditempatkan sebagai bagian komponen yang merupakan bagian integral dari teknik analisis data yang dalam penelitian ini sebagaimana menurut Huberman dan Miles (dalam Bungin,2003: 63), sebagai berikut :

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*).
2. Reduksi Data (*Data Reduction*).
3. Penyajian data (*Data Display*)
4. Verifikasi dan Penegasan Kesimpulan (*Conclusion Drawing and Verification*)

## **Hasil Penelitian**

***Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda***

***1. Setiap Pengemudi Kendaraan Angkutan Barang Dilarang Melintas Dalam Wilayah Kota Samarinda Antara Pukul 06.00--18.00 Wita***

Larangan terhadap setiap pengemudi angkutan barang yang melintas antara pukul 06.00--18.00 Wita dalam wilayah Kota Samarinda yang terlampir dalam PERWALI Samarinda No. 23 Tahun 2010 pada Pasal 4 dirasa sangat memberatkan bagi pihak supir angkutan barang sehingga jika ada bentuk toleransi yang disampaikan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda tetapi khusus berlaku hanya kepada kegiatan kendaraan angkutan barang pembawa logistik saja, demikian akan lebih baiknya didukung adanya pendampingan selama himbauan yang menjadi kesepakatan rapat tersebut masih dalam masa sosialisasi agar tidak menimbulkan kesalahpahaman karena dikawatirkan tidak semua supir angkutan barang menerima himbauan ataupun informasi tersebut.

***2. Pembatasan Lintasan Kendaraan Angkutan Barang Yang Dikelompokkan Dengan Kelas Jalan Dan Muatan Sumbu Terberat (MST)***

Pembatasan lintasan kendaraan angkutan barang yang dikelompokkan dengan kelas jalan dan Muatan Sumbu Terberat (MST) yang terlampir dalam PERWALI Samarinda No. 23 Tahun 2010 pada Pasal 3 masih terdapat kendala standarisasi kelas jalan yang sesuai untuk ruas-ruas jalan perlintasan dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) kendaraan angkutan barang umum maupun bagi kendaraan barang jenis truck pengangkut peti kemas sehingga aturan pembatasan lintasan pada kendaraan angkutan barang memang menjadi aturan tegas tetapi terdapat solusi alternatif dari pihak DISHUB kepada para pengguna jasa angkutan barang untuk dapat mematuhi aturan dengan beralih pada kendaraan angkutan barang yang sesuai dengan kelas jalan dan beban Muatan Sumbu Terberat (MST).

***3. Perizinan Setiap Kendaraan Angkutan Barang Yang Melintas Dalam Wilayah Kota Samarinda Di Terminal Barang***

Keberadaan terminal barang yang terletak di Jalan H.M. Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda yang semestinya terdapat peranan penting dalam perizinan melintas kendaraan angkutan barang yang akan melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda tetapi mengalami permasalahan karena tidak dapat lagi difungsikan kembali akibat spesifikasi infrastruktur bangunannya tidak lagi sesuai untuk difungsikan kembali dan tidak mendapat perhatian khusus untuk dapat difungsikan kembali sampai saat ini sehingga harapan untuk mengembalikan fungsi penting terminal barang dalam perizinan kendaraan angkutan barang tidak dapat terealisasikan.

***4. Larangan Parkir Kendaraan Angkutan Barang Diluar Pool Kendaraan Atau Tempat Parkir Yang Tidak Ditetapkan Dalam Peraturan***

Pelanggaran yang dilakukan oleh para supir angkutan barang yang parkir kendaraan hingga melakukan praktek bongkar muat barang dipinggir jalan yang

sudah jelas bukan pada tempatnya sehingga kejadian ini menjadi bukti bahwa aturan yang sudah disampaikan akan menjadi merubah prinsipnya jika pihak supir angkutan barang tidak dapat mematuhi aturan tersebut dan kejadian seperti ini juga bukan menjadi beban pengawasan pihak DISHUB saja tetapi juga melibatkan kepolisian untuk dapat menjalin kerjasama. Sementara itu juga bahwa pelanggaran yang sering terlihat dengan adanya parkir-parkir kendaraan angkutan barang dan peti kemasnya dipinggir jalan adalah akibat keberadaan prasarana lahan parkir yang mendukung aturan tersebut masih terkendala karena permasalahan pelanggaran parkir kendaraan angkutan dipinggir jalan juga akibat dari fungsi terminal barang yang telah diatur dalam PERWALI Samarinda No. 23 Tahun 2010 pada Pasal 10 bahwa parkir kendaraan angkutan barang adalah diterminal barang dan bukan tempat parkir yang tidak ditetapkan dalam aturan tersebut seperti parkir dipinggir jalan tetapi kejadian fakta yang sebenarnya terjadi masalah karena tidak didukung fungsi terminal barang yang mengalami disfungsi terminal barang hingga sampai saat ini.

***Faktor-faktor Apa Saja Yang Menjadi Pendukung Dan Penghambat Dalam Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda***

***1. Komunikasi***

Variabel komunikasi yang berhubungan dengan bentuk sosialisasi dari aturan ini atau bagian dari indikator transmisi yang sudah berjalan dengan menempatkan keberadaan rambu-rambu lalu lintas sebagai bentuk sosialisasi aturan serta menjalin koordinasi bersama pihak-pihak swasta yang memiliki kepentingan, sehingga sudah dapat terlihat adanya faktor pendukung implementasi aturan ini. Sementara itu juga aturan yang telah ditetapkan tersebut sudah ditransmisikan oleh pihak berwenang yaitu pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda kepada para supir angkutan barang tetapi aturan tersebut tidak adanya pendampingan secara langsung dilapangan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda maupun pihak kepolisian yang ikut juga terlibat terhadap aktivitas kendaraan angkutan barang yang beroperasi sehingga terjadi kesalahpahaman dan menimbulkan tidak konsistennya pelaksanaan aturan dari pihak supir angkutan barang untuk dapat mematuhi aturan tersebut dilapangan, maka peneliti melihat adanya faktor penghambat dari indikator konsistensi pelaksana khususnya para supir yang diharapkan menjadi pendukung keberhasilan dalam menjalankan aturan ini.

***2. Disposisi***

Variabel disposisi dari kecenderungan sikap pelaksana terhadap implementasi Peraturan Walikota Samarinda No. 23 Tahun 2010 ini tentunya harus mendapatkan dukungan dan melibatkan berbagai pihak lainnya yang memiliki kepentingan karena sejauh ini anggapan bahwa aturan ini yang hanya dibebankan kepada pihak Dinas Perhubungan Kota Samarinda saja. sehingga peneliti juga mengkaitkan variabel disposisi dalam hal ini terdapat faktor penghambat akibat dari kemampuan perseonel DISHUB tidak dapat

menyeimbangkan fungsi pengawasan terhadap kegiatan kendaraan angkutan barang yang jumlahnya tidak sebanding dengan jumlah personil DISHUB dilapangan. Sementara itu juga, para supir angkutan barang sebagai *target groups*/kelompok sasaran dari kebijakan ini melakukan tindakan penyimpangan dari aturan tersebut akibat dari pihak mereka yang tidak memiliki hubungan harmonis bersama petugas Dinas Perhubungan Kota Samarinda untuk menjalankan aturan bersama dilapangan sehingga aturan ini sangat mudah diacuhkan dan disertai juga faktor tuntutan ekonomi dari para supir angkutan barang sebagai alasan untuk tetap melintas disiang hari yang dapat menyebabkan banyak resiko yang sangat berdampak signifikan dilapangan sehingga sangat nampak bahwa didalam variabel disposisi menempatkan kecendrungan sikap dari para supir yang memanfaatkan ketidakmampuan fungsi pengawasan DISHUB untuk melanggar aturan sehingga rawan mengakibatkan penyimpangan-penyimpangan yang dapat merugikan maka sikap dari para supir angkutan barang tersebut sebagai unsur faktor penghambat dalam menjalankan implementasi aturan ini sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

### **3. Sumberdaya**

Kualitas kondisi jalan menjadi faktor penghambat didalam variabel sumberdaya ini setelah peneliti menjadikan prasarana lahan parkir kendaraan angkutan barang serta terminal barang yang terletak di Jalan H.M. Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda yang belum dapat mendukung sehingga menjadi faktor penghambat juga maka menjadi perhatian khususnya dalam fokus ini adalah keberadaan kondisi ruas-ruas jalan yang dipengaruhi oleh jumlah pertumbuhan pengguna kendaraan yang mengalami peningkatan tiap tahunnya tidak dapat diseimbangkan oleh standarisasi kualitas jalan yang sesuai karena ruas-ruas jalan yang ada hanya berstatus kelas jalan 3 saja, sehingga dapat ditarik kesimpulan bahwa indikator fasilitas didalam variabel sumberdaya menjadi faktor penghambat akibat ketidaksesuaian bagi peruntukan aktifitas kendaraan angkutan truk pengangkut peti kemas untuk dapat melalui ruas-ruas jalan dalam wilayah Kota Samarinda dengan demikian perlu adanya pelarangan melintas yang harus dipatuhi para supir angkutan barang khususnya truk pengangkut peti kemas.

### **4. Struktur Birokrasi**

Bentuk perizinan di kantor Dinas Perhubungan yang khususnya pada administrasi izin usaha bagi para penyedia jasa angkutan barang menjadi salah satu penegakan *Standard Operational Procedure* (SOP) dalam kinerja DISHUB untuk dapat mengendalikan dan mengawasi kegiatan angkutan barang secara komperensif dengan ketentuan yang sangat baik apabila dipatuhi oleh pihak-pihak yang berkepentingan dalam kegiatan angkutan barang ini. Sementara itu juga terdapat indikator fragmentasi didalam variabel struktur birokrasi menjadi faktor penghambat dalam implementasi Peraturan Walikota Samarinda No. 23 Tahun 2010 karena fakta yang sebenarnya dilapangan bahwa penyimpangan-penyimpangan yang terjadi tidak hanya pelanggaran yang dilakukan oleh para

supir angkutan barang maupun kendaraan truk pengangkut peti kemas tetapi juga terdapat perlakuan para oknum-oknum ormas yang melakukan pungutan liar di sekitar jalan perlintasan angkutan barang sehingga berdampak pada mahalnnya harga kebutuhan barang didalam wilayah Kota Samarinda.

### **Kesimpulan**

Dengan demikian peneliti menarik kesimpulan bahwa Implementasi Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 Tahun 2010 Tentang Penetapan Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda telah terdapat kendala dalam disfungsi terminal barang di Jalan H.M Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda yang memiliki fungsi perizinan untuk setiap kendaraan angkutan barang yang akan melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda yang terlampir dalam Pasal 10 sehingga berdampak permasalahan lainnya terhadap aturan larangan melintas kendaraan angkutan barang antara pukul 06.00--18.00 Wita pada ruas jalan yang terlampir dalam Pasal 4, pemberlakuan pembatasan lintasan pada kendaraan angkutan barang berdasarkan MST dan kelas jalan yang terlampir dalam Pasal 3, dan larangan parkir pada kendaraan angkutan barang diluar pool atau bukan tempat parkir yang tidak ditetapkan dalam peraturan yang terlampir dalam Pasal 10 serta juga terdapat faktor-faktor yang dianggap dapat menjadi pendukung dan penghambat implementasi aturan tersebut.

### **Saran**

Dengan demikian peneliti merekomendasikan beberapa saran,yaitu;

1. Kesepakatan rapat untuk memberikan toleransi terhadap setiap pengemudi kendaraan angkutan barang yang dilarang melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda antara pukul 06.00--18.00 Wita bahwa telah dibebaskan 24 jam melintas untuk dapat didukung pengawasan dalam bentuk pendampingan pihak DISHUB dan Kepolisian terhadap aktifitas kendaraan angkutan barang sebagai sikap preventif agar tidak menimbulkan permasalahan yang semakin berlebihan.
2. Aturan pembatasan lintasan kendaraan angkutan barang yang dikelompokkan dengan kelas jalan dan Muatan Sumbu Terberat (MST) harus dipatuhi pengguna jasa dan pengemudi kendaraan angkutan barang karena ruas-ruas jalan di dalam wilayah Kota Samarinda tidak diperuntukan bagi kendaraan angkutan barang khususnya jenis truk pengangkut peti kemas yang berbeban lebih dengan pertimbangan lainnya bahwa ruas-ruas jalan dalam wilayah Kota Samarinda hanya berstatus kelas jalan 3 saja pada umumnya.
3. Fungsi perizinan diterminal barang yang terletak di Jalan H.M. Rifaddin Kecamatan Loa Janan Ilir Kota Samarinda terhadap setiap kendaraan angkutan barang yang melintas masuk dalam wilayah Kota Samarinda bahwa seharusnya menjadi perhatian penting pemerintah untuk dapat mengembalikan kembali fungsi pentingnya karena fungsi terminal barang lainnya juga sebagai lahan parkir kendaraan angkutan barang untuk dapat

membongkar muat barang yang lebih aman daripada harus terus menjadi masalah terhadap kendaraan angkutan barang yang parkir dipinggir jalan dan sering melakukan praktek menyimpang dengan bongkar muat barang dipinggir jalan yang semestinya bukan tempatnya sehingga menimbulkan bahaya bagi keamanan dan keselamatan pengguna jalan lainnya dan masyarakat sekitar perlintasan.

4. Faktor fragmentasi yang berkaitan dengan penyebaran tanggung jawab diluar organisasi pemerintah kebeberapa unit bahwa terdapat permasalahan karena akibat adanya praktek pungli oleh oknum-oknum ormas yang semestinya peran ormas sebagai pendukung jalannya aturan tetapi melakukan tindakan penyimpangan sehingga perlu adanya tindakan tegas pemerintah dan kepolisian untuk dapat menyelesaikan kasus ini.

### **Daftar Pustaka**

#### ***Sumber Bacaan :***

- Abdul Wahab, Solichin. 2008. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Edisi Kedua, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*, CV. Alfabeta, Bandung.
- Bungin, Burhan. 2003. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. PT, Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Islamy, Irfan. 2009. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*, PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Mamudji, Sri. 2005. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta.
- Moleong, J. Lexy. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Nugroho, Riant. 2006. *Kebijakan Publik untuk Negara-Negara Berkembang*, PT. Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Subarsono, A.G. 2005. *Analisis Kebijakan Publik : Konsep, Teori, dan Aplikasi*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Sugiyono. 2007. *Memahami Penelitian Kualitatif*, CV. Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. 2013. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, Dan R&D*, CV. Alfabeta, Bandung.
- Suwitri, Sri. 2008. *Konsep Dasar Kebijakan Publik*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Suyanto, Bagong. 2005. *Metode Penelitian Sosial*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- Thoha, Miftah. 2002. *Perilaku Organisasi*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Winarno, Budi. 2005. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*, Penerbit Media Pressindo, Yogyakarta.

#### ***Dokumen-dokumen :***

Peraturan Walikota Samarinda Nomor 23 tahun 2010 *Tentang Penetapan*

*Lintasan Angkutan Barang Dalam Wilayah Kota Samarinda.*

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 *Tentang Jalan.*

Peraturan Daerah Kota Samarinda No. 20 Th 2002 *Tentang Ketentuan Berlalu Lintas Dengan Menggunakan Kendaraan Bermotor Di Dalam Dalam Wilayah Kota Samarinda*

**Sumber Internet :**

<http://redhatamabayu.blogspot.co.id/2013/07/moda-transportasi.html> (diakses 15 Juli 2016)

<http://seputarpengertian.blogspot.co.id/2014/08/klasifikasi-jalan-berdasarkan-administrasi-pemerintahan-Dan-beban-muatan.html> (diakses 15 Juli 2016)