



JIHP:
Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik

<https://dinastirev.org/JIHP> dinasti.info@gmail.com [+62 811 7404 455](tel:+628117404455)

E-ISSN: 2747-1993
P-ISSN: 2747-2000

DOI: <https://doi.org/10.38035/jihhp.v5i3>
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Implementasi Peraturan Walikota Palangka Raya Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pengaturan Rute dan Jam Operasional Keluar Masuk Kendaraan Angkutan Barang di Kota Palangka Raya

Agnes Tresia Sidauruk¹, Karlinae D.Bangas², Eny Susilowati³

¹Fakultas Hukum, Universitas Palangka Raya, Indonesia, sidaurukagnes4@gmail.com

²Fakultas Hukum, Universitas Palangka Raya, Indonesia, karlinadb51@gmail.com

³Fakultas Hukum, Universitas Palangka Raya, Indonesia, enysusilowati.plk78@gmail.com

Corresponding Author: sidaurukagnes4@gmail.com

Abstract: *The Irregularities in routes and operational hours in and out of freight transport vehicles operating on the highway can endanger the safety of other motorists and can cause congestion that disrupts community activities on routes and peak hours in Palangka Raya City. To overcome this problem, the Palangka Raya City Government issued Palangka Raya Mayor Regulation Number 10 of 2023 concerning the Regulation of Routes and Operating Hours for Entering and Exiting Freight Transport Vehicles in Palangka Raya City. This research aims to explore the understanding of the implementation of the policy and understand the obstacles to its implementation. With empirical juridical methods through observation, interviews, and analysis of online media data, it was found that the implementation of this regulation has not been fully effective due to the lack of coordination between related agencies, lack of socialization, and limited human resources. For the time being, the Palangka Raya City Transportation Office innovated the "Transportation Image Service System". However, this innovation is only a short-term solution. This study recommends the establishment of a cross-sector coordination team to accelerate more sustainable implementation.*

Keyword: *Transportation policy implementation, Mayor Regulation, Palangka Raya City*

Abstrak: Ketidakteraturan rute dan jam operasional keluar masuk kendaraan angkutan barang dalam beroperasi di jalan raya dapat membahayakan keselamatan pengendara lain dan dapat menimbulkan kepadatan yang mengganggu aktivitas masyarakat pada rute dan jam sibuk di Kota Palangka Raya. Untuk mengatasi masalah tersebut, Pemerintah Kota Palangka Raya menerbitkan Peraturan Walikota Palangka Raya Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pengaturan Rute dan Jam Operasional Keluar Masuk Kendaraan Angkutan Barang di Kota Palangka Raya. Penelitian ini bertujuan untuk menggali pemahaman tentang penerapan kebijakan tersebut serta memahami hambatan pelaksanaannya. Dengan metode yuridis empiris melalui observasi, wawancara, dan analisis data media *online*, ditemukan bahwa implementasi peraturan ini belum sepenuhnya efektif karena kurangnya koordinasi antar instansi terkait, minimnya sosialisasi, dan keterbatasan sumber daya manusia. Untuk sementara, Dinas Perhubungan Kota

Palangka Raya melakukan inovasi "Sistem Layanan Citra Perhubungan". Namun, inovasi ini hanya merupakan solusi jangka pendek. Penelitian ini merekomendasikan pembentukan tim koordinasi lintas sektor untuk mempercepat implementasi yang lebih berkelanjutan.

Kata Kunci: Impementasi kebijakan transportasi, Peraturan Walikota, Kota Palangka Raya

PENDAHULUAN

Kemajuan transportasi tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kebudayaan manusia. Transportasi kini mendorong percepatan perekonomian dan kemajuan masyarakat dalam peralihan pencarian sumber mata pencarian. Sistem transportasi dapat membuat sebuah percepatan aktivitas manusia dan bahkan barang yang dibutuhkan dapat segera digunakan sesuai waktu dan tempat yang diinginkan. Transportasi merupakan salah satu kebutuhan manusia di penjuru dunia guna percepatan aktivitas.

Edward Morlok dalam teorinya menyampaikan bahwa transportasi berarti mengangkut atau memindahkan sesuatu dari suatu tempat ke tempat lainnya. Disisi lain, tujuan utama yang ingin dicapai dalam sistem transportasi adalah perpindahan mobilitas masyarakat, mobilitas barang dan terbukanya akses keberbagai wilayah. Indonesia dengan luas daerah yang sangat besar memiliki berbagai macam moda transportasi, seperti jalur transportasi darat, air maupun udara. Berkaitan dengan kendaraan angkutan barang, tentunya tidak mudah untuk melewati jalur selain melalui transportasi darat (H.Hakzah, 2021)

Manusia mengharapkan munculnya suatu manfaat dari transportasi bagi kehidupan bermasyarakat di suatu wilayah. Jika transportasi menimbulkan kerugian bagi umat manusia, maka pemanfaatan transportasi perlu dikaji ulang demi mencapai tujuan awal yang di inginkan. Salah satu kerugian yang tentunya ingin dihindari oleh manusia adalah adanya bahaya keselamatan dan kepadatan yang berujung terganggunya aktifitas lalu lintas masyarakat lainnya oleh kendaraan angkutan barang yang tidak mematuhi aturan berlalu lintas.

Memenuhi kebutuhan angkutan publik baik itu berupa angkutan umum maupun angkutan barang merupakan tanggung jawab pemerintah dalam mencapai pemenuhan tersebut. Kemudian dalam pelaksanaannya dapat pula melibatkan pihak swasta. Kriteria Angkutan publik yang berbentuk transportasi untuk keperluan bepergian masyarakat maupun transportasi perpindahan barang dewasa ini harus memenuhi kriteria selamat, aman, nyaman, dan terjangkau (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2024).

Keberadaan kendaraan angkutan barang, selain membantu perpindahan barang dengan kapasitas besar tentunya dapat membahayakan keselamatan dan keamanan pengendara lain di jalan raya. Ukuran yang besar dan polusi yang dimunculkan berpotensi besar mengancam pengendara lain yang ada didekatnya. Lain halnya dengan kendaraan angkutan umum yang mengangkut manusia, kendaraan angkutan barang biasanya dipergunakan untuk perpindahan barang jarak jauh, dan perlu izin khusus apabila isi muatannya merupakan barang-barang yang berbahaya (Diharja, 1997)

Sistem transportasi kini yang cukup di dominasi oleh kendaraan angkutan barang rentan menimbulkan konflik sesama pengendara di jalan raya. Meningkatnya konflik antar pengguna jalan seringkali dikarenakan oleh kerusakan jalan yang signifikan, kemacetan, dan pencemaran lingkungan, yang semuanya terkait dengan lemahnya penegakan hukum yang didukung oleh perhatian pemerintah dalam mengawasi kebijakan kendaraan angkutan barang (Harimin Tarigan, Iman Jauhari, 2020)

Oleh sebab itu perlu legitimasi hukum yang efektif dapat menciptakan kepatuhan terhadap ketentuan muatan angkutan barang sehingga terwujud lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, tertib, lancar dan efisien sebagaimana dimaksud dalam Penjelasan Umum Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Banyaknya mobil pribadi serta kendaraan roda dua masyarakat pada titik-titik tertentu akibat adanya aktifitas kendaraan angkutan barang mengakibatkan terbuang nya banyak waktu dijalanan. Bahwa sudah menjadi kebiasaan masyarakat Kota Palangka Raya untuk beraktifitas pada pagi hari menggunakan kendaraan pribadi maupun umum. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor ditengah masyarakat memaksa Pemerintah untuk segera menyikapi permasalahan tersebut untuk menghindari ketidakteraturan para pengendara beberapa tahun kedepan.

Merespon hal tersebut di atas, Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya telah berupaya melakukan penertiban mulai di awal Tahun 2020 dengan fokus pada 2 (dua) titik arus kemacetan yaitu Jalan Tambun Bungai-kawasan RSUD Dorys Sylvanus dan Jalan Kinibalu - kawasan Hotel Neo/Palma yang banyak dikeluhkan oleh warga masyarakat. Dinas Perhubungan telah melakukan sterilisasi terhadap dua kawasan tersebut ditambah kawasan lain seperti Jalan S.Parman-Depan Taman pasukan Kameloh dan Jalan A.Yani-Daerah Pasar Blauran. (Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, 2020)

Selain dikarenakan adanya kepadatan jumlah kendaraan pada rute tertentu, kendaraan angkutan barang juga dapat membahayakan keselamatan pengendara lain, aktifitas kendaraan angkutan barang pada jam sibuk seperti jam-jam keberangkatan masuk sekolah dan masuk kantor rawan mengganggu keselamatan pengendara di jalan. Berdasarkan hasil penelusuran data media *online* resmi sejak tahun 2021 sampai dengan tahun 2023 setidaknya terdapat beberapa kecelakaan lalu lintas akibat kurangnya pengaturan terhadap truk di Kota Palangka Raya.

Pada tahun 2021 terdapat kasus kecelakaan yang diakibatkan oleh truk angkutan barang, kecelakaan tersebut terjadi pada hari jumat 17 September 2021 dan menewaskan satu orang pengendara sepeda motor. Kecelakaan ini terjadi ketika truk tangki hendak menyalip kendaraan yang ada di hadapannya melalui jalur kiri diduga tanpa memperhatikan situasi arus lalu lintas, truk akhirnya menyerempet motor korban dan jatuh hingga meninggal dunia (Redaksi, 2021).

Kemudian pada tahun 2022 juga terdapat kasus kecelakaan yang diakibatkan kurangnya pengaturan rute untuk kendaraan angkutan barang. Seorang pelajar berumur 15 tahun meregang nyawa akibat terlindas truk pada jalan RTA. Milono yang merupakan jalan padat aktifitas penduduk yang memerlukan perhatian khusus dari Pemerintah (Huma Betang, 2022)

Lebih lanjut pada tahun 2023 seorang siswi SMA berusia 16 tahun tewas usai tertabrak truk angkutan barang pada saat hendak berangkat sekolah pada simpang empat Jl.Willem AS menuju Jl.MH.Thamrin dan Jl.G.Obos Kota Palangka Raya hari Kamis tanggal 26 Januari tahun 2023 sekitar pukul 05.34 pagi (Rianthy, 2023)

Maraknya kecelakaan di Kota Palangka Raya juga didukung dalam rilis yang di sampaikan Ditlantas Kepolisian Polda Kalteng. Palangka Raya menjadi kota tertinggi kecelakaan lalu lintas di Provinsi Kalimantan Tengah, dengan korban meninggal 51 orang. Total kecelakaan lalu lintas yang beberapa diantaranya akibat kendaraan angkutan barang mencapai ratusan kejadian dan menelan puluhan korban jiwa meninggal pada tahun 2023 (Topan, 2023)

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Kota Palangka Raya perlu menjadi perhatian semua pihak agar dapat bersama-sama menemukan solusi agar kejadian serupa tidak terulang kembali. Beberapa daerah di Indonesia melalui Pemerintah Daerahnya telah menunjukkan keseriusannya dalam menekan angka kecelakaan akibat kendaraan-kendaraan yang minim pengaturan.

Pengaturan Kendaraan angkutan barang khususnya terkait rute dan jam keluar-masuk di beberapa daerah seperti Yogyakarta, Bandung, Surabaya, Makassar dan Bali telah diatur dalam Peraturan Daerah dan Peraturan Kepala Daerahnya. *Best Practice* yang patut menjadi percontohan bagi Kota Palangka Raya adalah Kota Surabaya. Kota besar ini telah menetapkan

ketentuan tegas yang melarang kendaraan angkutan barang beroperasi pada jam-jam dan rute tertentu. Rute jalan Ahmad Yani di Kota Surabayamelarang truk melintas mulai pukul 09.00 pagi hingga 16.00 sore. Kemudian kendaraan angkutan barang diperbolehkan melintas pada pukul 21.00 malam hingga 06.00 pagi yang bertujuan untuk meminimalisir gangguan-gangguan yang di akibatkan oleh Kendaraan angkutan barang pada jam beraktifitas masyarakat setempat (Sulvi Sofiana, 2017)

Penulis juga menyoroti jumlah kendaraan bermotor yang ada di Kota Palangka Raya. Palangka Raya adalah salah satu kota besar di Provinsi Kalimantan Tengah yang berpotensi setiap tahun nya mengalami peningkatan jumlah pembelian kendaraan transportasi. Berdasarkan data yang diperoleh penulis dari website resmi Badan Pusat Statistik Kota Palangka Raya, jumlah pemilik kendaraan transportasi di kota Palangka Raya Tahun 2020 s/d 2022 adalah sebagai berikut: (Badan Pusat Statistik Kota Palangka Raya, 2023)

Tabel 1. Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya Menurut Jenis dan Fungsinya

Jenis Kendaraan Bermotor	Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya Menurut Jenis dan Fungsinya		
	Tahun 2020	Tahun 2021	Tahun 2022
Mobil Sedan	1.788	1.788	1.784
Mobil Jeep	4.523	4.523	4.692
Mini Bus	3.3220	33.220	34.978
Microbus	331	331	337
Bus	22	22	22
Mobil Bak Terbuka	11.336	11.336	11.836
Truk Ringan	987	987	1.010
Truk	3.977	3.977	4.242
Sepeda Motor	288.543	288.543	300.526
Sepeda Motor R3	783	783	930
Palangka Raya	345.510	345.510	360.347

Sumber : Badan Pusat Statistik Palangka Raya

Berdasarkan data jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya menurut jenis dan fungsinya di atas, dapat disimpulkan bahwa jumlah kendaraan angkutan barang seperti mobil bak terbuka dan truk setiap tahunnya mengalami peningkatan. Peningkatan jumlah kendaraan angkutan barang yang relatif besar berpotensi menciptakan kepadatan lalu lintas di masa yang akan datang, oleh sebab itu maka kendaraan angkutan barang di Kota Palangka Raya memerlukan pengaturan lebih lanjut.

Untuk menghindari aktifitas kendaraan angkutan barang yang membahayakan keselamatan pengendara lain serta menghindari banyaknya kendaraan yang mengganggu lalu lintas masyarakat pada jam-jam dan rute-rute tertentu di Kota Palangka Raya, Pemerintah Kota Palangka Raya melalui Kepala Daerahnya menerbitkan Peraturan Walikota Palangka Raya Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pengaturan Rute dan Jam Operasional Keluar Masuk Kendaraan Angkutan Barang di Kota Palangka Raya, yang selanjutnya disingkat Perwali 10 Tahun 2023.

Mengacu pada konsideran menimbang pada Perwali 10 Tahun 2023 menyebutkan “Bahwa dengan semakin meningkatnya pertumbuhan ekonomi yang diikuti dengan padatnya pengguna jalan, khususnya kendaraan truk diwilayah Kota Palangka Raya, yang berdampak pada menurunnya daya tampung lintas jalan, menurunkan kualitas jalan dan menimbulkan kemacetan lalu lintas kendaraan angkutan barang dalam Kota Palangka Raya yang berpotensi

menimbulkan kerawanan lalu lintas bagi pengguna jalan” (Peraturan Walikota Palangka Raya, 2023)

Perwali 10 Tahun 2023 secara tegas mengatur jam-jam dan rute-rute operasional kendaraan angkutan barang di Kota cantik Palangka Raya. Produk Hukum Daerah ini bertujuan agar kendaraan angkutan barang dalam beroperasi di jalan raya tidak membahayakan keselamatan pengendara lain serta dapat menghindari kemacetan yang mengganggu aktifitas masyarakat pada rute-rute dan jam sibuk yang ada di Kota Palangka Raya.

Salah satu tahap penting untuk melihat keberhasilan suatu norma dari sebuah peraturan adalah dengan cara melihat bagaimana sisi implementasi dari Peraturan yang dimaksud. Jika suatu aturan tidak dilakukan implementasi maka aturan tersebut tidak lebih hanya sebuah dokumen resmi yang tidak berdampak bagi kemaslahatan masyarakat.

Berdasarkan uraian di atas, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami implementasi Perwali 10 Tahun 2023 serta untuk mengetahui dan memahami hambatan implementasi Perwali 10 Tahun 2023.

METODE

Metode penelitian merupakan suatu pendekatan sistematis untuk mencapai tujuan yang melalui proses yang cermat meliputi pencarian, pencatatan, penelitian, analisis, dan penyusunan artikel ilmiah. Dalam penelitian ini, penulis menggunakan berbagai metode yang sesuai untuk mencapai hasil yang optimal, yang pada intinya adalah sebagai berikut:

Lokasi Penelitian yang dipilih untuk pengumpulan data guna menunjang penelitian ini adalah di Kantor Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Jl. Keluarga, Menteng, Kec. Jekan Raya, Kota Palangka Raya, Kalimantan Tengah 74874 dan titik-titik jalan yang termasuk dalam implementasi Perwali 10 Tahun 2023.

Bahwa dalam melakukan penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yang bersifat yuridis empiris dimana penelitian ini menggunakan pengkajian suatu implementasi peraturan perundang-undangan dengan melihat fakta lapangan yang ada pada masyarakat apakah sesuai dengan tujuan ketentuan tersebut (Fakultas Hukum Universitas Palangka Raya, 2024)

Proses penelitian ini berusaha untuk memberikan bukti nyata suatu dampak dari sebuah peraturan dapat memberikan kontribusi bagi kehidupan berbangsa dan bernegara. Kemudian yang pada akhirnya difokuskan dengan tujuan sebagai berikut:

- a. untuk menggambarkan keadaan dengan jelas dan tepat.
- b. untuk menjelaskan atau menganalisis keadaan yang dimaksud.

Hasil analisisnya menunjukkan unsur-unsur atau kategori mana yang signifikan dan menunjukkan hubungan-hubungan antara unsur-unsur tersebut.

Jenis dan Sumber Data

Jenis dan Sumber Data yang dipergunakan oleh Penulis untuk menunjang Penulisan Proposal Skripsi terdiri atas sumber data yaitu data primer, data sekunder dan data tersier, yakni:

- a. Data primer

Data primer mencakup tanggapan responden terkait implementasi Perwali 10 Tahun 2023 yang merupakan bahan hukum yang diperoleh secara langsung dari lapangan yaitu melalui wawancara kepada jajaran Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, dan melalui observasi langsung pada titik rute keluar masuk kendaraan angkutan barang yang di atur dalam Peraturan Walikota tersebut.

- b. Data Sekunder

Data sekunder yaitu mencakup bahan hukum berupa dokumen-dokumen atau peraturan-peraturan yang terkait dengan topik penelitian yang diangkat. Dalam penelitian ini data sekunder yang digunakan yaitu peraturan perundang-undangan, yakni:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan;
5. Peraturan Walikota Palangka Raya Nomor 10 Tahun 2023 tentang Pengaturan Rute dan Jam Operasional Keluar Masuk Kendaraan Angkutan Barang di Kota Palangka Raya.

c. Data Tersier

Untuk mendukung penguatan data primer dan data sekunder diperlukan data tambahan yang bersifat sebagai pelengkap untuk mendorong analisa yang lebih luas atas tersedianya data awal penelitian yang disebut dengan data tersier. Berdasarkan hal tersebut, penulis dalam hal ini menggunakan data tersier berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia baik yang bersifat online atau offline maupun menggunakan data yang bersumber dari media elektronik.

Teknik Analisis Data

Pada saat penelitian ini dilakukan, penulis menggunakan teknik analisis data sampling berupa purposivesampling. Teknik ini mengambil sampel secara acak dimana target sampling memiliki atribut-atribut yang diinginkan penulis dalam menunjang penelitian ini. Penentuan narasumber dilakukan dengan mempertimbangkan kemampuan pengetahuan mereka tentang Perwali 10 Tahun 2023.

Penulis melihat bahwa para narasumber yang terpilih memiliki kompetensi dalam topik yang dipermasalahkan dalam penelitian ini. Berkaitan dengan hal tersebut, tentunya kemudian penulis juga meyakini bahwa para narasumber dapat menjawab permasalahan yang ada dalam topik sesuai dengan fakta yang dihadapi narasumber sesuai tupoksinya.

Narasumber dalam penelitian ini berjumlah tujuh narasumber yang terdiri dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Kepala Bidang Angkutan dan Sarana, Kepala Bidang Lalu Lintas, Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Evaluasi, Kepala Seksi Manajemen Lalu Lintas, Kepala Seksi Angkutan Tidak Dalam Trayek dan Angkutan Barang, serta melibatkan perwakilan komunitas supir truk Palangka Raya.

Penelitian ini lebih menekankan data primer yang secara langsung diperoleh dari hasil penelitian wawancara dan data observasi, yang kurang lebih dilaksanakan selama satu bulan hari kerja. Sehingga pada tahap pengelolaan data primer dan data sekunder akan dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif yaitu analisis yang sifatnya melihat kenyataan yang terjadi dimasyarakat, kemudian dikaitkan dengan hukum positif serta ditemukan solusi sebagai jawaban terhadap permasalahan yang ada.

Dalam pelaksanaannya penulis mengumpulkan data untuk mendorong kualitas penelitian ini melalui observasi, wawancara, dokumentasi dan penjelajahan *online*. Kemudian penulis menganalisis data yang tersedia dengan melalui tiga tahapan yaitu reduksi data (memilah data), penyajian data (menyajikan data agar lebih mudah dipahami, misal tabel dan grafik), penarikan kesimpulan dan validasi (data akurat dan konsisten).

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Pengaturan Rute dan Jam Operasional Keluar Masuk Kendaraan Angkutan Barang di Kota Palangka Raya

Pemerintah dalam mendorong percepatan perekonomian bangsa tidak dapat menutup mata bahwa peran perpindahan barang erat kaitannya dengan transaksi ekonomi. Perpindahan barang akan selalu bersinggungan dengan lalu lintas jalan, oleh karena itu Pemerintah dalam mengatur lalu lintas jalan harus sejalan dengan semangat percepatan perekonomian oleh kendaraan angkutan barang.

Kendaraan Angkutan Barang memerlukan dukungan Pemerintah dalam meningkatkan operasional dan perlindungannya. Disisi lain, Pemerintah juga perlu melindungi keselamatan masyarakat pengendara lain yang bersinggungan dengan kendaraan angkutan barang di Indonesia dan oleh karenanya perlu sistem hukum yang baik untuk mengaturnya. Hukum sebagai panglima tertinggi negara harus mampu membawa kepentingan perekonomian bangsa menuju kesejahteraan namun juga dituntut agar mampu melindungi masyarakatnya dari ancaman dampak suatu kebijakan negara.

Negara berperan mengatur dan mengantisipasi akibat dari sesuatu yang membahayakan nasib dari warga negara nya. Pemerintah Pusat sampai Pemerintah Daerah memiliki tugas dan tanggung jawab dalam melindungi masyarakatnya dari bahaya yang terdapat dalam Lalu Lintas Angkutan Jalan. Pemerintah Pusat melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada konsideran nya menyebutkan: (Undang-Undang 22 Tahun 2009, n.d.)

“Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah”

Kemudian dijelaskan pula dalam Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa: “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.”

Pemerintah Daerah sebagai perpanjangan tangan dari Pemerintah Pusat melalui Peraturan Daerah maupun Kepala Daerah berwenang mengatur dan mengendalikan permasalahan angkutan dan lalu lintas yang ada di daerahnya. Hal ini bertujuan untuk memotong birokrasi yang panjang dan demi mencapai efisiensi dalam pemanfaatan jumlah anggaran.

“Urusan yang wajib dan menjadi suatu kewenangan bagi pemerintah daerah juga semakin meluas, baik dalam hal perencanaan dan pengendalian dalam suatu rencana pembangunan sampai kepada penyelenggaraan ketertiban dan ketentraman masyarakat. Dengan meluasnya pembangunan daerah sangat diharapkan tercapainya suatu keadilan bagi masyarakat, makmur dan sejahtera, akan tetapi pemerintah daerah sebagai pelaksana dari kegiatan pemerintahan juga harus memperhatikan keteraturan dan ketertiban di daerahnya agar terciptanya kondisi yang nyaman bagi seluruh masyarakat” (Undang-Undang 23 Tahun 2014, n.d.).

“Sebagaimana yang telah diamanahkan oleh Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah tersebut di atas, maka pemerintah daerah selaku penyelenggara pemerintahan di daerah diharapkan dapat melaksanakan tugas dan fungsinya sesuai dengan asas desentralisasi, dekonsentrasi dan juga tugas pembantuan. Oleh sebab itu sesuai dengan tugas dan fungsinya Pemerintah Daerah sangat diharapkan bisa memberikan pelayanan-pelayanan dalam rangka menjalankan otonomi daerah yang bertujuan untuk mengatur jalannya pemerintahan di daerah sebaik-baiknya.”

Untuk menghindari adanya kemacetan lebih lanjut di Kota Palangka Raya, Pemerintah Kota Palangka Raya melalui Kepala Daerahnya menerbitkan Perwali 10 Tahun 2023 yang bertujuan mengurangi kemacetan lalu lintas yang ditimbulkan oleh kendaraan angkutan barang perlu dilakukan pengaturan lebih lanjut. Adapun beberapa ketentuan yang diatur dalam Perwali 10 Tahun 2023 adalah sebagai berikut:

Pasal 7 Perwali 10 Tahun 2023 menjelaskan bahwa:

- 1) Pengaturan Rute (jaringan lintas) Kendaraan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, adalah melarang Kendaraan Angkutan Barang melewati ruas jalan dalam Kota Palangka Raya mulai pukul 05.30 WIB s.d. pukul 08.00 WIB, sebagai berikut:

- a. Jalan Tjilik Riwut dari KM titik 0 s.d KM 10 Jalan Tjilik Riwut ujung Jalan Simpang Mahir Mahar;
 - b. Jalan Tjilik Riwut dari KM titik 0 Jalan KP. Tandean (arah Jembatan Kahayan);
 - c. Jalan Imam Bonjol titik 0 Bundaran Besar;
 - d. Jalan Yos Sudarso titik 0 Bundaran Besar;
 - e. Jalan RTA. Milono titik 0 Bundaran kecil sampai dengan KM 7 Simpang Jalan Mahir Mahar; dan
 - f. Jalan-Jalan lain yang ada rambu larangan masuk untuk Mobil Barang (Truk).
- 2) Pengaturan Rute (jaringan lintas) Kendaraan Angkutan Barang sebagaimana dimaksud dalam pasal 1, adalah melarang Kendaraan Angkutan Barang melewati ruas jalan dalam Kota Palangka Raya mulai pukul 05.30 WIB s.d. pukul 08.00 WIB sebagai berikut:
- a. Tjilik Riwut titik 0 sampai KM 10 ujung simpang Mahir Mahar;
 - b. Jalan Mahir Mahar KM 07 menuju arah Kelampangan Simpang Empat Jl. RTA Milono; dan
 - c. Jalan KP. Tandean arah Jembatan Kahayan Pahandut Seberang.
- 3) Peraturan rute angkutan barang (jaringan lintas) di luar jam sibuk jam yang diatur sebagaimana ayat 1, sebagai berikut:
- a. Rute masuk dan keluar kota Palangka Raya: Arah Selatan: Mahir Mahar Lintas – RTA Milono; Arah Barat: Tjilik Riwut; dan Arah Utara: Piere Tandean.
 - b. Rute melintas kota Palangka Raya: Arah Selatan Ke Barat dan sebaliknya: Mahir Mahar Lintas (Lingkar Luar - Tjilik Riwut KM 10; Arah Selatan Ke Utara: Jalan Mahir Mahar Lintas - Jalan RTA Milono - Jalan S. Parman - Jalan Piere Tandean – Pahandut Seberang; Arah Utara Ke Selatan: Pahandut Seberang – Jalan Piere Tandean - Jalan Tjilik Riwut – Jalan Imam Bonjol – Jalan RTA Milono – Jalan Mahir Mahar Lintas; Arah Utara Ke Barat: Pahandut Seberang – Jalan Piere Tandean – Jalan Barito – Jalan Kahayan -Jalan Tjilik Riwut; dan Arah Barat Ke Utara: Jalan Tjilik Riwut-Jalan – Jalan Piere Tandean – Pahandut Seberang.

b. Implementasi Perwali 10 Tahun 2023

Salah satu tahap penting dalam melihat keberhasilan suatu norma dalam suatu peraturan adalah dengan cara melihat bagaimana sisi implementasi dari Peraturan yang dimaksud. Jika suatu aturan tidak dilakukan implementasi maka aturan tersebut tidak lebih hanya sebuah suatu dokumen resmi yang tidak berdampak bagi kemaslahatan masyarakat.

Dalam bahasa yang lebih umum, kata implementasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti pelaksanaan atau penerapan. Kata implementasi harus dikaitkan dengan tujuan awal yang diinginkan dalam perencanaannya. Kata implementasi didalam penelitian ini berkaitan dengan implementasi suatu kebijakan baik itu yang tertuang dalam aturan maupun perintah langsung dari suatu lembaga atau badan maupun pemimpin suatu masyarakat.

Kata implementasi erat kaitannya dengan suatu kebijakan dari suatu lembaga, badan, atau pemerintahan tertentu yang memiliki suatu tujuan yang ingin dicapai. Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya, tidak lebih dan kurang. Dalam hal adanya suatu kebijakan publik yang dicapai tujuannya, maka ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program nyata atau melalui prosedur pembentukan peraturan yang digunakan untuk melaksanakan kebijakan yang diinginkan.

Suatu kebijakan yang dibentuk dalam bentuk seperti Undang-Undang Dasar maupun Undang-Undang merupakan sebuah kebijakan yang masih memerlukan kebijakan publik penjelas atau lebih sering dikenal dengan aturan turunan. Tidak seperti Keputusan Gubernur, Instruksi Bupati maupun Edaran Walikota yang bisa langsung dioperasionalkan, Undang-

Undang Dasar dan Undang membutuhkan kebijakan publik penjelas sebagai peraturan pelaksanaannya (Pramono, 2020).

Jika lebih spesifik ditelusuri kembali makna implementasi menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier (1979) sebagaimana dikutip dalam buku Solihin Abdul Wahab (2008), mengatakan bahwa: Kita perlu memahami fakta bahwa ketika sebuah kebijakan telah dinyatakan sah berlaku maka fokus perhatian kita adalah melihat dampak kejadian-kejadian yang muncul akibat keberlakuan dari sebuah kebijakan tersebut, apakah kebijakan tersebut membawa dampak nyata pada masyarakat atau tidak (Pramono, 2020).

Berdasarkan analisa para ahli tersebut di atas, Penulis kemudian dalam penelitian ini menarik sebuah kesimpulan bahwa implementasi suatu kebijakan merupakan pelaksanaan suatu kebijakan yang disusun oleh pihak berwenang dan diikut dari apakah tujuan awal yang direncanakan tercapai atau tidak. Dalam konteks implementasi Perwali 10 Tahun 2023, secara norma pembentukan Peraturan Kepala Daerah ini sudah tepat namun masih dalam tahap perencanaan pelaksanaan. Penelitian lapangan menunjukkan bahwa implementasi terhadap produk hukum ini masih memerlukan koordinasi dengan berbagai pihak dalam pelaksanaannya.

Berdasarkan wawancara penulis dengan Kepala Bapak Hadi Suwandoyo, S.E, M.Si selaku Kepala Bidang Angkutan dan Sarana pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, Oktober 2024 mengatakan bahwa: “untuk melaksanakan peraturan ini tentunya perlu persiapan yang matang, Perwali 10 Tahun 2023 masih baru sehingga kami harus lakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait, perlu rapat dan membahas teknis dengan instansi lainnya”.

Pernyataan tersebut jika dikaitkan dengan makna implementasi menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier, maka kita perlu untuk memahami apa yang senyatanya terjadi pasca diterbitkannya Perwali 10 Tahun 2023. Pasca terbitnya Peraturan Walikota tersebut Pemerintah Kota Palangka Raya melalui Kepala Bidang Angkutan dan Sarana pada Dinas terkait telah menyadari bahwa perlu persiapan yang matang dalam pelaksanaannya. Kesadaran ini menjadi penting untuk mendorong implementasi segera dapat dilaksanakan.

Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier juga melihat sejauh apa perubahan-perubahan yang muncul pasca ditetapkan atau disahkannya keberlakuan sebuah kebijakan negara atau pihak yang berwenang. Dalam konteks Perwali 10 Tahun 2023 maka kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya adalah adanya perencanaan, rapat persiapan awal internal Dinas Perhubungan dan rapat koordinasi lintas sektor instansi.

Dampak nyata pada masyarakat seperti yang diinginkan Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier tentunya dapat terlihat ketika kendaraan angkutan barang nantinya tidak lagi mengganggu maupun membahayakan kendaraan lain. Bidang Angkutan dan Sarana pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya sebelumnya telah melakukan persiapan pelaksanaan awal terkait implementasi Perwali 10 Tahun 2023, didalam rapat dilakukan pembahasan perencanaan anggaran dan teknis prosedural di lapangan.

Selain itu Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya melalui Bidang Lalu lintas pada prinsipnya siap bertugas apabila memiliki dasar yang jelas sebagai implementasi aturan terkait, hal ini menjadi penting dikarenakan dilapangan akan bersinggungan dengan tugas pokok dan fungsi instansi lainnya. Koordinasi dengan instansi terkait lainnya merupakan salah satu poin penting yang perlu dilakukan dalam rangka implementasi Perwali 10 Tahun 2023, jika merujuk pada Pasal 9 ayat 1 Perwali 10 Tahun 2023, maka koordinasi perlu dilakukan karena melibatkan :

Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya dan Balai Transportasi Darat (BPTD) wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah terhadap ketentuan tonase dan dimensi kendaraan, perizinan kelaikan jalan serta

persyaratan teknis kendaraan; dan Kepolisian Resort Kota Palangka Raya terhadap ketentuan rambu lalu lintas, marka jalan dan dokumen berkendara.

Berdasarkan hal tersebut di atas, terlihat bahwa implementasi Perwali 10 Tahun 2023 melibatkan banyak instansi, baik itu instansi vertikal maupun horizontal. Sehingga tidak dapat dipungkiri bahwa Perwali 10 Tahun 2023 memerlukan kesepakatan bersama antar para pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya.

Mengingat proses koordinasi yang masih dalam tahap awal pelaksanaan, aduan terkait gangguan kendaraan angkutan barang di Kota Palangka Raya masih terus masuk melalui melalui aplikasi Layanan Aspirasi dan Pengaduan Online Rakyat (LAPOR). Berdasarkan data yang penulis peroleh dari Subbagian Perencanaan dan Evaluasi Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya terdapat aduan masyarakat terkait gangguan kendaraan angkutan barang, yang terangkum dalam tabel sebagai berikut:

Tabel.2 Laporan yang masuk ke Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya Kota Palangka Raya dan sudah diverifikasi oleh Admin Koordinator kepada Organisasi Perangkat Daerah Tahun 2022

1.	Perlu Traffic Light (adanya kemacetan kendaraan)	27 Juni 2022
2.	Truck Odol Di Jl. Seat Adji (adanya kemacetan kendaraan)	6 Juli 2022
3.	Truck Odol Masuk Kota (adanya kemacetan kendaraan)	30 Juni 2022
4.	Penertiban Mengganggu Jalan (adanya kemacetan kendaraan)	15 Juli 2022
5.	Mohon Bantuan Agar Lalu Lintas Lancar (adanya kemacetan kendaraan)	26 Juli 2022
6.	Truck Melanggar 5T (adanya kemacetan kendaraan)	31 Oktober 2022
7.	Mobil Toko Di Bahu Jalan (angkutan barang sebabkan kemacetan)	31 Oktober 2022
Total ada 7 (tujuh) aduan pelanggaran yang dilakukan oleh Kendaraan Angkutan Barang		

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya (Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, 2022)

Tabel.3 Laporan yang masuk ke Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya Kota Palangka Raya dan sudah diverifikasi oleh Admin Koordinator kepada Organisasi Perangkat Daerah Tahun 2023

1.	Truck Kontainer Masuk Kota (membahayakan pengendara sepeda motor)	1 Januari 2023
2.	Sampah Mobil Rongsok (adanya kemacetan kendaraan)	11 Januari 2023
3.	Jalan Pinus Sering Macet (kemacetan kendaraan padat)	19 Januari 2023
4.	Parkir Truk Menggunakan Bahu Jalan (adanya kemacetan kendaraan)	24 Januari 2023
5.	Warga Sering Menutup Jalan Raya (adanya kemacetan kendaraan)	30 Januari 2023
6.	Kepadatan Jl. A. Yani - Jl. K. S. Tubun Pada Jam Pulang Kerja (adanya kemacetan kendaraan)	12 Februari 2023
7.	Parkir Angkutan Sembarang (aktifitas masyarakat terganggu)	12 Mei 2023
8.	Gudang Truck Kontainer (mengganggu aktifitas masyarakat)	24 Januari 2023
9.	Truck Masuk Kota (adanya kemacetan kendaraan)	7 Maret 2023
10.	Jalan Lintas Kalimantan Simpang 4 di Handil Bakti (adanya kemacetan kendaraan)	29 Oktober 2023
Total ada 10 (sepuluh) aduan pelanggaran yang dilakukan oleh Kendaraan Angkutan Barang		

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya (Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, 2023)

Berdasarkan data tabel 2 (dua) dan 3 (tiga) di atas, dapat disimpulkan bahwa terjadi peningkatan jumlah aduan masyarakat terkait pelanggaran kendaraan angkutan barang dari 7 (tujuh) menjadi 10 (sepuluh) pelanggaran. Bahwa masih terdapat banyak pelanggaran yang

tidak dilaporkan oleh masyarakat yang perlu menjadi perhatian lebih lanjut oleh Pemerintah Kota Palangka Raya.

Masyarakat Kota Palangka Raya tentunya berharap adanya langkah cepat dari Pemerintah Kota Palangka Raya untuk mengatasi aduan yang ada. Akibat dari adanya aduan sebagaimana data cetak tebal di atas, maka Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya meluncurkan inovasi yang disebut dengan Si Lancip (Sistem Layanan Citra Perhubungan). Si-Lancip dibentuk berdasarkan Surat Keputusan Walikota Palangka Raya Nomor 188.45/273/2021 tentang Penetapan Sistem Layanan Citra Perhubungan (Si-Lancip) sebagai inovasi daerah standar pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya Tahun Anggaran 2021. Penerapan Si-Lancip terdiri atas 10 (sepuluh) kegiatan yang berfokus pada penyelesaian permasalahan transportasi di Palangka Raya.

Berdasarkan hasil observasi penulis dilapangan dan konsultasi langsung dengan Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, hingga saat ini gangguan transportasi akibat adanya kendaraan angkutan barang sebagaimana tabel di atas, diselesaikan dengan menggunakan metode Si-Lancip.

Adapun penerapan metode Si-Lancip yang berkaitan pengaturan kendaraan angkutan barang di Kota Palangka Raya dilaksanakan dengan dua kegiatan, yaitu :

1) Inovasi Non Digital *Si-Acep* (Unit Reaksi Cepat)

Melalui unit ini, aduan maupun laporan masyarakat terkait gangguan transportasi yang di akibatkan oleh kendaraan angkutan barang dapat segera ditindak oleh unit reaksi cepat. Tugas utama dari unit ini adalah merespon berbagai permasalahan yang muncul di jalan raya, seperti kemacetan, kecelakaan lalu lintas, menangani pelanggaran lalu lintas, dan membantu kelancaran lalu lintas di kawasan rawan kemacetan.

2) Inovasi Digital *Istiadat* (E-Angkutan)

Melalui layanan ini kendaraan angkutan barang akan mendapatkan pelayanan, berupa:

- a) E-Form izin Usaha Angkutan;
- b) Rekomendasi Izin Trayek;
- c) Kartu Pengawasan;
- d) Izin Insidentil;
- e) *Informasi Rute Angkutan Kota; dan*
- f) *Informasi Angkutan Bandara.*

Informasi Rute angkutan sebagaimana dimaksud pada angka 5 di atas sangat berguna dalam rangka meminimalisir angka pelanggaran terhadap rute dan jam keluar masuk pada jam sibuk yang dilakukan oleh supir kendaraan angkutan barang.

Temuan dari penelitian ini menunjukkan bahwa melalui inovasi Si-Lancip merespon permasalahan jam keluar masuk dan rute angkutan barang di Palangka Raya hanya menyelesaikan permasalahan untuk sementara atau jangka pendek. Inovasi ini hanya terlaksana apabila terdapat aduan dari masyarakat ke Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya.

Bahwa implementasi Perwali 10 Tahun 2023 diharapkan dapat berorientasi pada jangka panjang dan berkelanjutan bagi masyarakat Kota Palangka Raya. Inovasi Si-Lancip merupakan terobosan yang patut di apresiasi oleh masyarakat Kota Palangka Raya, namun untuk mengatasi akar masalah yang disebabkan oleh tidak teraturnya kendaraan angkutan barang memerlukan solusi jangka panjang dan berkelanjutan. Hal ini menjadi penting karena ketika terjadi permasalahan kendaraan angkutan barang yang proaktif untuk mengadu adalah masyarakat.

Pemerintah melalui inovasi Si-Lancip cenderung pasif menunggu adanya aduan dari masyarakat, sehingga Inovasi Si-Lancip bukanlah solusi jangka panjang bagi permasalahan jam keluar masuk dan rute angkutan barang di Palangka Raya. Idealnya adalah kedua belah

pihak baik itu Pemerintah maupun masyarakat sama-sama proaktif dalam menyelesaikan permasalahan kendaraan angkutan barang.

Implementasi Perwali 10 Tahun 2023 merupakan solusi jangka panjang karena melibatkan berbagai instansi dan dilaksanakan secara rutin tanpa menunggu adanya aduan dari masyarakat. Rekomendasi tepat dalam Perwali 10 Tahun 2023 adalah terbentuknya sistem koordinasi yang kuat antar instansi yang terlibat baik dalam bentuk tim koordinasi maupun bentuk lain yang bersifat sinergitas.

Tim koordinasi sinergitas ini tentunya lebih mengatasi pokok masalah dan lebih efisien dibandingkan dengan inovasi jangka pendek yang ditawarkan oleh Si-Lancip. Keterlibatan banyak pihak seperti Kepolisian dan Balai Transportasi Darat dapat mendorong percepatan penyelesaian masalah dilapangan, mengingat kedua instansi tersebut juga erat kaitannya dengan transportasi darat. Meskipun memiliki banyak tantangan namun kebijakan jangka panjang merupakan investasi strategis yang dapat memberikan manfaat besar bagi keamanan dan kenyamanan para pengendara moda transportasi.

c. Hambatan implementasi Perwali 10 Tahun 2023

Memahami implementasi suatu kebijakan tidak terlepas dari yang namanya hambatan yang dihadapi dalam prosesnya pelaksanaannya. Mengacu pada Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Daring, kata “hambatan” memiliki makna “halangan” atau “rintangan”. (Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, 2024). Berikut ini penulis uraikan faktor apa saja yang menjadi hambatan implementasi Perwali 10 Tahun 2023, yaitu :

1) Kurangnya sosialisasi Perwali 10 Tahun 2023

Kepastian hukum dan kebermanfaatan hukum merupakan tujuan yang ingin dicapai Pemerintah dalam mengeluarkan suatu kebijakan. Oleh sebab itu, Pemerintah wajib mengetahui dan memiliki gambaran yang jelas tentang langkah-langkah yang perlu dilakukan untuk mencapai tujuan hukum tersebut. Untuk mencapai tujuan tersebut Pemerintah harus mampu berkolaborasi dengan masyarakat agar tidak terjadi salah persepsi terkait kebijakan yang akan diterima oleh masyarakat yang ada.

Pemerintah dalam melaksanakan sebuah Peraturan, khususnya terkait dengan aturan yang mengatur kendaraan angkutan barang tentunya akan menghadapi tantangan dari masyarakat yang terdampak. Hal ini dikarenakan masyarakat atau para supir kendaraan angkutan barang masih kurang memiliki kesadaran dan masih cenderung mementingkan keuntungan pribadi (Saputri, L. O. ., & As'ari, 2022)

Bahwa kolaborasi yang baik dapat terlaksana salahsatunya melalui sosialisasi antar pembuat kebijakan dengan penerima kebijakan. Dalam hal ini yang menjadi sasaran sosialisasi dalam implementasi Perwali 10 Tahun 2023 adalah para supir kendaraan angkutan barang maupun perusahaan penyedia jasa angkutan barang.

Berdasarkan hasil wawancara dengan narasumber yaitu Bapak Fajar selaku pelaksana teknis pada Bidang Angkutan dan Sarana pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya mengatakan bahwa “sejak diterbitkan pada tahun lalu Perwali 10 Tahun 2023 para supir kendaraan angkutan barang maupun perusahaan penyedia jasa angkutan barang belum pernah dilakukan sosialisasi oleh Dinas kami, sehingga komunikasi antara pembuat kebijakan dengan penerima kebijakan tidak terlaksana dengan baik dan menjadi hambatan paling utama dalam implementasinya”.

Bahwa kemudian hasil wawancara dengan Bapak J. Sidauruk yang merupakan salah satu anggota komunitas supir truk kereng bengkirai tidak mengetahui adanya Perwali 10 Tahun 2023, beliau menyampaikan bahwa “kita tidak pernah dengar ada Perwali 10 Tahun 2023, kita hanya tahu bahwa memang truk sebaiknya tidak beroperasi dijalanan yang padat penduduk. Itu pemahaman umum saja. Selama ini kita hanya

memilih jalur yang memang tidak terlalu banyak kendaraannya. Dan juga kami menghindari jalur-jalur yang rawan razia”.

Penulis melihat bahwa untuk menyebarluaskan informasi hukum berupa Perwali 10 Tahun 2023, Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya perlu melakukan sosialisasi secara rutin dan konsisten ke komunitas supir angkutan barang maupun masyarakat umum agar tercapai satu pemahaman terkait rute dan jam keluar masuk kendaraan angkutan barang.

2) Minim koordinasi antar instansi

Kurangnya Koordinasi antara pihak-pihak terkait seperti pihak Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, Balai Transportasi Darat (BPTD) wilayah XVI Provinsi Kalimantan Tengah dan Kepolisian Resort Kota Palangka Raya. Hal ini tentu menjadi hambatan krusial implementasi Perwali 10 Tahun 2023 karena melibatkan banyak instansi, baik itu instansi vertikal maupun horizontal. Minimnya proses koordinasi antar instansi terkait mengingat aturan ini melibatkan banyak instansi, baik itu instansi vertikal maupun horizontal yang rentan mengalami miskomunikasi di lapangan.

Bidang Angkutan dan Sarana pada Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya selaku *leading sector* pengusul Perwali 10 Tahun 2023 untuk menginisiasi dan mengoordinir tiap instansi yang terlibat dalam sebuah tim koordinasi agar implementasi dapat terlaksana dengan baik. Bahwa dengan adanya sebuah tim koordinasi yang terdiri dari lintas sektor instansi yang terlibat maka hal ini dapat mendorong kerjasama tim di lapangan dan menghindari adanya tumpah tindih kewenangan antar instansi pemerintah yang terlibat.

Selain itu dengan adanya tim koordinasi lintas sektor maka pengambilan keputusan jika terdapat masalah dilapangan akan lebih efisien karena semua perspektif dari setiap instansi menjadi bahan pertimbangan dari sebuah solusi yang ditawarkan.

3) Keterbatasan Sumber Daya Manusia

Sumber daya manusia yang berkaitan dengan penelitian ini diukur dari sisi kuantitas dan kualitas yang ada. Dalam hal ini kuantitas dilihat dari seberapa banyak jumlah pelaksana yang terlibat dalam melaksanakan sebuah kebijakan sementara dari sisi kualitas melihat dari seberapa paham pelaksana terkait kebijakan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan data kepegawaian Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya jumlah Pegawai Negeri Sipil (PNS) sebanyak 54 (lima puluh empat) orang dan jumlah Pegawai Tidak Tetap (PTT) sebanyak 130 orang. Jumlah ini tentunya tidak sebanding dengan jumlah rute-rute yang rawan mengalami kerumunan masyarakat akibat aktifitas kendaraan angkutan barang.

Selain keterbatasan dalam segi jumlah (kuantitas) pegawai yang tersedia di Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya, keterbatasan dari segi kemampuan (kualitas) juga menjadi penghambat implementasi Perwali 10 Tahun 2023, hal ini dikarenakan untuk menjelaskan dan memberi pemahaman suatu aturan terhadap masyarakat dibutuhkan kemampuan yang baik oleh pembuat dan pelaksana kebijakan dalam penegakannya.

Penelitian terkait pengaturan tentang kendaraan angkutan barang di kota lain menunjukkan bahwa salah satu faktor pendorong berhasilnya suatu kebijakan dapat dilihat dari kualitas sumber daya manusia yang tersedia. Pada tahap pelaksanaan dilapangan masih ditemukan adanya kekurangan pemahaman oleh para pelaksana kebijakan terkait suatu aturan yang berlaku yang mengakibatkan terhambatnya tujuan awal dari suatu kebijakan (Nur Fauzia, 2020).

Peningkatan kualitas pelaksana kebijakan dapat dilakukan dengan membina para pelaksana kebijakan melalui pendidikan lanjutan, mengikuti pelatihan maupun terlibat aktif dalam melakukan koordinasi ke daerah lain untuk memperoleh pemahaman yang lebih luas terkait sebuah kebijakan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan sebagaimana dijelaskan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Implementasi Perwali 10 Tahun 2023 belum sepenuhnya efektif dikarenakan masih memerlukan koordinasi lebih lanjut dengan instansi lintas sektor dilapangan. Untuk sementara, guna menjawab tuntutan masyarakat terkait gangguan rute dan jam operasional keluar masuk yang ditimbulkan oleh kendaraan angkutan barang maka Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya melakukan inovasi "Sistem Layanan Citra Perhubungan".
2. Hambatan yang dihadapi dalam mengimplementasikan Perwali 10 Tahun 2023 adalah kurangnya sosialisasi, minimnya koordinasi antar instansi dan keterbatasan sumber daya manusia. Berdasarkan hambatan tersebut, penelitian ini merekomendasikan pembentukan tim koordinasi lintas sektor untuk mempercepat implementasi yang lebih berkelanjutan.

REFERENSI

- Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa. (2024). *Makna Hambatan*.
- Badan Pusat Statistik Kota Palangka Raya. (2023). *Jumlah Kendaraan Bermotor Kota Palangka Raya Menurut Jenis dan Fungsinya*. palangkakota.bps.go.id. <https://palangkakota.bps.go.id/id/statistics-table/2/MzcxIzI=/jumlah-kendaraan-bermotor-kota-palangka-raya-menurut-jenis-dan-fungsinya.html>
- Diharja, J. (1997). *Sistem Transportasi* (Usman Pelly (ed.); Pertama). Gunadarma.
- Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya. (2020). *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah*. <https://dishub.palangkaraya.go.id/lkip-tahun-dinas-perhubungan-kota-palangka-raya-tahun-2020/>
- Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya. (2022). *Laporan Kineja Instansi Pemerintah*.
- Dinas Perhubungan Kota Palangka Raya. (2023). *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah*.
- Fakultas Hukum Universitas Palangka Raya. (2024). *Panduan Penulisan Skripsi dan Proposal*. FH UPR.
- H.Hakzah. (2021). *Angkutan Barang Jalan Raya: Vol. Cetakan pe* (D. E. Winoto (ed.)). Eureka Media Aksara.
- Harimin Tarigan, Iman Jauhari, J. S. (2020). Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Muatan Angkutan Barang Di Jalan Kabupaten (Studi Di Kabupaten Langkat). *ARBITER: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, 2(2). <https://doi.org/https://doi.org/10.31289/arbiterv2i2.133>
- Huma Betang. (2022). *Pelajar di Kota Palangka Raya meninggal dunia terlindas truk logistik*. humabetang.com. <https://humabetang.com/index.php/berita/pelajar-di-kota-palangkaraya-meninggal-dunia-terlindas-truk-logistik>
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi. (2024). *Laporan Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi*.
- Nur Fauzia. (2020). Kewenangan Petugas Dinas Perhubungan Dalam Penegakan Hukum Kendaraan Angkutan Barang Di Kota Samarinda. *E-Journal Untag Samarinda*, 6. <http://ejurnal.untag-smd.ac.id/index.php/DD/article/view/4990>
- Peraturan Walikota Palangka Raya, Pub. L. No. 10 Tahun 2023 (2023). https://jdih.palangkaraya.go.id/sdm_downloads/peraturan-walikota-palangka-raya-nomor-10-tahun-2023-tentang-pengaturan-rute-dan-jam-operasional-keluar-masuk-kendaraan-angkutan-barang-di-kota-palangka-raya/

- Pramono, J. (2020). *Implementasi dan Evaluasi Kebijakan Publik* (Sutoyo (ed.); cetakan pe). Unisiri Press.
- Redaksi, T. (2021). *Truk renggut dua nyawa di jalan Tjilik Riwut*. tabengan.co.id. <https://www.tabengan.co.id/bacaberita/55902/truk-renggut-2-nyawa-di-jalan-tjilik-riwut/>
- Rianthy, T. (2023). *Disambar Truk, Siswi SMA Tewas Saat Berangkat Sekolah*. kabarkalimantan1.com. <https://kabarkalimantan1.com/disambar-truk-siswi-sma-tewas-saat-berangkat-sekolah/>
- Saputri, L. O. ., & As'ari, H. . (2022). Implementasi Kebijakan Penertiban Lalu Lintas Truk Bertonase Besar Di Kota Pekanbaru. *Media Administrasi*, 7(2), 34–41. <https://doi.org/https://doi.org/10.56444/jma.v7i2.459>
- Sulvi Sofiana. (2017). *Sudah Dilarang, Masih Ada Truk Besar Melintas di Luar Jam Ketentuan*.surabaya.tribunnews.com. <https://surabaya.tribunnews.com/2017/03/14/sudah-dilarang-masih-ada-truk-besar-melintas-di-luar-jam-ketentuan>
- Topan. (2023). *Palangka Raya tertinggi kecelakaan di Kalteng 2023, renggut 51 nyawa*. kalteng.co. <https://kalteng.co/hukum-kriminal/palangka-raya-tertinggi-kecelakaan-di-kalteng-2023-renggut-51-nyawa/>
- Undang-Undang 22 Tahun 2009, Pub. L. No. 22 Tahun 2009. [https://peraturan.bpk.go.id/Download/27961/UU Nomor 22 Tahun 2009.pdf](https://peraturan.bpk.go.id/Download/27961/UU%20Nomor%2022%20Tahun%202009.pdf)
- Undang-Undang 23 Tahun 2014, Pub. L. No. 22 Tahun 2014. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38685/uu-no-23-tahun-2014>