

IMPLEMENTASI PERATURAN NO. 36 TAHUN 2013 TENTANG PENGOPERASIAN KENDARAAN ANGKUTAN DI DALAM WILAYAH KOTA PONTIANAK

Oleh:
ARIE MAWARDI
NIM. E01112082

Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Tanjungpura Pontianak Tahun 2017

Email : ariemawardi4213@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini dimaksudkan untuk mendeskripsikan dan menganalisis faktor-faktor apa saja yang menyebabkan Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak kurang efektif. Kurang efektifnya implementasi kebijakan tersebut terlihat dari timbulnya permasalahan yang ada di lapangan seperti kurang disiplinnya kendaraan-kendaraan besar yang melintas di ruas jalan dalam waktu operasional yang ditetapkan sesuai dengan Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak dan lemahnya pengawasan serta belum adanya sanksi bagi para pelanggar yang dilakukan Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak. Untuk menganalisis permasalahan yang terjadi, maka peneliti menggunakan model teori Thomas B. Smith dengan menganalisis 4 faktor yang berpengaruh dalam proses implementasi kebijakan, yakni: Kebijakan yang Ideal, Kelompok Sasaran, Organisasi Pelaksana, Faktor Lingkungan. Berdasarkan hasil penelitian di lapangan maka dapat disimpulkan bahwa ada 4 faktor yang mempengaruhi proses implementasi kebijakan. Pertama, kebijakan yang ideal, ruang lingkup wilayah yang diatur di dalam peraturan tersebut cukup luas menyebabkan dalam implementasinya menyita banyak sumberdaya baik tenaga dan waktu serta lemahnya pengawasan membuat adanya pelanggaran. Kedua, kelompok sasaran, adanya pengaruh dari pimpinan perusahaan yang memberikan perintah untuk beroperasi serta kurang setujunya pimpinan dan pengemudi jenis kendaraan angkutan barang terhadap aturan mengenai pembatasan waktu pengoperasian kendaraan angkutan sesuai dengan aturan di dalam peraturan Walikota. Ketiga, organisasi pelaksana, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak kurang dalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan-kendaraan besar yang melintas hal ini dikarenakan posisi petugas yang tidak selalu berada di tempat kejadian. Keempat, faktor lingkungan khususnya lingkungan sosial, yakni adanya keinginan yang sama dilakukan oleh supir-supir untuk mengikuti orang lain melakukan pelanggaran. Saran dari penelitian ini yaitu untuk pemerintah Kota Pontianak khususnya Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak hendaknya terus memantau serta mengevaluasi pelaksanaan peraturan walikota tersebut dan selanjutnya melakukan penyempurnaan-penyempurnaan terhadap kelemahan peraturan tersebut serta pengemudi kendaraan angkutan barang hendaknya menaati peraturan yang sudah ditetapkan di dalam peraturan Walikota Pontianak tersebut.

Kata-kata kunci: Implementasi, Operasi, Kendaraan Angkutan

IMPLEMENTATION OF REGULATION NO. 36/2013 ABOUT TIME VEHICLES OPERATING IN THE CITY OF PONTIANAK

Abstract

The purpose of this research was intended to describe and analyze what factors which led to the implementation of Regulation No. 36/2013 about time Vehicles Operating in the city of Pontianak was less effective. Less effective implementation of these policies is visible from the onset of existing problems in the field such as less discipline large vehicles passing on the road within a defined operational in accordance with Regulation No. 36/2013 about time Vehicles Operating in the city of Pontianak and weak oversight and yet the existence of sanctions for offenders conducted communication and Relationship Service Informatics the city of Pontianak. To analyze the problems occurred, then the researcher using the model theory of Thomas b. Smith by analyzing the influential factors of 4 in the process of implementation of the policy, namely: an Ideal Policy, target group, Implementing Organizations, environmental factors. Based on the results of research in the field, then it can be concluded that there are four factors that influence the process of implementation of the policy. First, the ideal policy, the scope of the territory which is set in the regulation is quite extensive lead in the implementation of many good resources consuming time and energy as well as weak oversight made the existence of the infringement. Second, the target group, the influence of the leadership of the company that gave the order to operate and less setujunya the driver's leadership and the type of vehicles the goods against the rules concerning the limitation of the operation of time vehicles in accordance with the rules in the rules of the Mayor. Third, implementing organizations, the Department of transportation of communications and Informatics of Pontianak town lacks in conducting surveillance against large vehicles passing this is due to the position of officer who is not always on the scene. Fourth, environmental factors in a particular social environment, i.e., the presence of the same desire is done by driver-driver to follow someone else's violation. Advice from the research in the Government Department of transport, particularly Pontianak town communication and Informatics of Pontianak town should continue to monitor and evaluate the implementation of the regulation and thereafter the Mayor do refinement-completion against the weakness of the regulation as well as the driver of a freight transport vehicles should comply with the rules already laid down in the regulations the Pontianak Mayor.

Keywords: Implementation, Operation, Vehicle Transport

A. PENDAHULUAN

Pertumbuhan penduduk dan peningkatan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang semakin maju saat ini, dapat berpengaruh terhadap tingkat kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi atau kendaraan yang sangat diperlukan untuk memperbesar segala kegiatan aktifitas mereka. Jika kota dengan jumlah penduduk yang besar dan sikap

masyarakat yang semakin modern saat ini, maka kota tersebut akan mempunyai kegiatan yang sangat luas dan intensif dalam meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat sehingga diperlukan adanya pelayanan transportasi yang ditata secara terpadu dan dinamis. Hal ini dilakukan agar dalam penyelenggaraan transportasi dapat berjalan dengan baik.

Kota Pontianak merupakan salah satu kota yang mengalami permasalahan lalu

lintas. Permasalahan lalu lintas yang terjadi di Kota Pontianak tidak terlepas dari padatnya arus lalu lintas, ruas jalan yang tidak mampu menampung volume kendaraan, kesemerawutan pengguna jalan, dan ketidak teraturan parkir. Sementara itu, kendaraan-kendaraan besar semakin banyak beroperasi di sejumlah ruas jalan yang ada di Kota Pontianak, baik itu bis maupun tronton serta truk head dengan kereta gandengan.

Wali Kota Pontianak akhirnya membuat kebijakan untuk membatasi kendaraan-kendaraan besar tersebut berlalu lalang di ruas jalan, kebijakan yang dibuat yakni peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Ketentuan - Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak, dengan dinas teknis yang menjalankan kebijakan tersebut adalah Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (DISHUBKOMINFO) Kota Pontianak yang bekerjasama dengan kepolisian.

Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Ketentuan Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak terbilang sudah cukup lama dalam proses implementasinya yang berlangsung kurang lebih 3 tahun, terhitung sejak di sahkannya peraturan tersebut. Dalam Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak tersebut di dalam Bab IV

mengenai pengoperasian dijelaskan, bahwa kendaraan jenis angkutan barang yaitu truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet diperbolehkan beroperasi dalam wilayah Kota Pontianak pada pukul 19.00 s/d 05.00 WIB.

Kendaraan jenis angkutan barang yaitu truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet hanya diperbolehkan melewati ruas jalan sebagaimana yang tercantum di dalam ruas jalan sebagaimana yang terdapat di dalam Lampiran II dalam peraturan walikota No. 36 Tahun 2013 Tentang Ketentuan Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak.

Surat edaran dari Walikota Pontianak melalui Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika kota Pontianak pada tanggal 4 Desember 2015 mengenai pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang roda 10 (sepuluh) dan truk head dengan kereta gandengan. Untuk kendaraan angkutan barang roda 10 (sepuluh) dan truk head dengan kereta gandengan panjang 20 (dua puluh) feet dengan MST 8 (delapan) ton dilarang beroperasi dalam wilayah kota pontianak pada pukul 06.00 s.d 08.00 Wib dan pukul 16.30 s.d 18.00 Wib serta hanya diperbolehkan melewati ruas jalan sebagaimana yang terdapat di Lampiran II

dalam peraturan walikota No. 36 Tahun 2013 Tentang Ketentuan Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak.

Berdasarkan pengamatan peneliti pada kenyataannya di lapangan, masih terdapat pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan-kendaraan besar yang melintas di ruas jalan tidak sesuai dengan peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak sehingga sering menimbulkan kemacetan dan membuat para pengguna jalan yang ada di kota pontianak merasa tidak aman. Dalam observasi atau pengamatan peneliti pada tanggal 16 Februari 2016 pada pukul 15.00 s/d 18.00 WIB di Jl. Pak Kasih dan Jl. Kom Yos Soedarso bahwa masih terdapat 8 unit kendaraan-kendaraan besar yang melintas di ruas jalan tersebut, padahal sebenarnya tidak diperbolehkan. Kebanyakan kendaraan yang melanggar peraturan tersebut adalah jenis kendaraan angkutan barang, kendaraan-kendaraan besar seperti truk head dengan kereta gandengan 40 (empat puluh) feet ini keluar dari pelabuhan sebelum waktu operasionalnya tanpa ada pengawasan yang dilakukan Dinas Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak. Bahkan jika ditekankan berdasarkan kebijakan tersebut,

kendaraan jenis angkutan barang seperti truk head dengan kereta gandengan 40 (empat puluh) feet ini tidak boleh keluar dari pelabuhan sebelum waktu operasionalnya, begitu juga sebaliknya dari gudang yang akan masuk ke pelabuhan.

Berdasarkan observasi pada tanggal 18 Juli 2016 sampai tanggal 21 Juli 2016, dapat diamati bahwa dalam penerapan peraturan Walikota Pontianak di jalur keluar masuknya kendaraan angkutan ke dalam wilayah Kota Pontianak, yaitu di Jl. Adi sucipto, Jl. Imam Bonjol dan Jl. Husein Hamzah terlihat masih banyaknya kendaraan-kendaraan besar yang melintas sebelum waktu operasional yang tidak adanya pengawasan yang dilakukan Dinas Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak. Padahal sebenarnya kendaraan-kendaraan besar tersebut tidak diperbolehkan masuk ke dalam wilayah Kota Pontianak sebelum waktu yang telah ditentukan (Pukul 19.00 s/d 05.00). Kendaraan-kendaraan tersebut harus menunggu di luar wilayah Kota Pontianak sampai waktu yang diperbolehkan untuk dapat melintas di ruas jalan Kota Pontianak.

Berdasarkan pengamatan peneliti terhadap Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak selaku badan pelaksana yang bertanggung jawab dalam proses implementasi kebijakan

tersebut juga jarang melakukan pengawasan di ruas jalan yang tidak sesuai dengan peraturan. Peneliti mengamati bagaimana pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak, pengawasan yang dilakukan hanya menggunakan kendaraan patroli, lemahnya pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika tersebut membuat kendaraan-kendaraan besar tersebut bebas untuk melintas di ruas jalan dalam wilayah Kota Pontianak sebelum waktu operasionalnya.

Sanksi bagi yang melanggar juga tidak diberlakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika dan pihak kepolisian terhadap pengemudi kendaraan-kendaraan besar yang melanggar kebijakan tersebut. Berdasarkan peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Dalam Wilayah Kota Pontianak di jelaskan, bahwa pengemudi kendaraan angkutan dapat dikenakan sanksi tilang berupa tindak pidana ringan (TIPIRING) hingga diberikan sanksi tidak boleh/larangan beroperasi dalam wilayah Kota Pontianak.

Berdasarkan atas wawancara dengan para supir dari kendaraan-kendaraan besar tersebut berada, mereka mengungkapkan kondisi yang hampir sama dengan kondisi

yang peneliti amati, yakni pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika juga jarang dilakukan, hal ini dapat dilihat tidak ada nya pengawasan yang dilakukan di tempat-tempat keluar masuknya kendaraan angkutan tersebut ke wilayah kota pontianak.

Dari penjelasan permasalahan di atas, terlihat bahwa dalam melaksanakan Perwa No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak memang belum dipatuhi dan dijalankan oleh semua pihak, namun sebenarnya apa yang tampak menjadi kendala atau permasalahan ini perlu dikaji lagi secara mendalam. Maka dari itu peneliti tertarik untuk meneliti lebih mendalam mengenai permasalahan dalam Perwa tersebut dengan judul: “Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak.”

Berdasarkan latar belakang, menjadi permasalahan dalam implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak adalah (1) Kurangnya disiplin kendaraan-kendaraan besar yang melintas di ruas jalan dalam waktu operasional yang di tetapkan sesuai dengan Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang

Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak. (2) Lemahnya pengawasan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (DISHUBKOMINFO) terhadap kendaraan-kendaraan besar yang melintas di ruas jalan dalam waktu operasional yang ditetapkan sesuai dengan Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak. (3) Belum adanya sanksi bagi para pelanggar yang dilakukan oleh petugas Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak.

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam wilayah Kota Pontianak kurang efektif.

B. KAJIAN TEORI

Menurut Friedrich (dalam Widodo, 2011:13) mengartikan kebijakan merupakan serangkaian tindakan atau kegiatan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat

hambatan-hambatan atau kesulitan-kesulitan dan kesempatan-kesempatan untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan. Titmuss (dalam Suharto, 2005:7) mendefinisikan kebijakan sebagai prinsip-prinsip yang mengatur tindakan yang diarahkan kepada tujuan-tujuan tertentu.

Kebijakan Publik menurut Thomas R. Dye (dalam Subarsono, 2005:2) adalah apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Selanjutnya ditegaskan kembali oleh Anderson (dalam Widodo, 2008:13) bahwa “kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan masalah tertentu”.

Van Meter dan Van Horn (dalam Agustino, 2008: 139), mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan. Menurut Jones (dalam Subarsono, 2010:84), mengatakan bahwa implementasi kebijakan merujuk pada pelaksanaan secara efektif, sehingga implementasi kebijakan memuat tentang aktifitas-aktifitas program yang akan

dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan dan dirasakan manfaatnya oleh kelompok sasaran yang dituju.

Proses implementasi kebijakan akan sangat dipengaruhi berbagai faktor, baik itu di dalam maupun di luar lingkungan kebijakan. Dalam perkembangan studi implementasi kebijakan terdapat dua pendekatan yang muncul dalam memahami implementasi kebijakan. Pendekatan tersebut yaitu pendekatan *top-down* dan pendekatan *bottom-up*. Masing-masing pendekatan mengajukan kerangka kerja dalam bentuk keterkaitan antara kebijakan dan hasilnya. Meskipun ada perbedaan diantara kedua pendekatan ini, namun pada dasarnya mereka bertitik-bertolak pada asumsi-asumsi yang sama dalam mengembangkan kerangka analisis tentang studi implementasi.

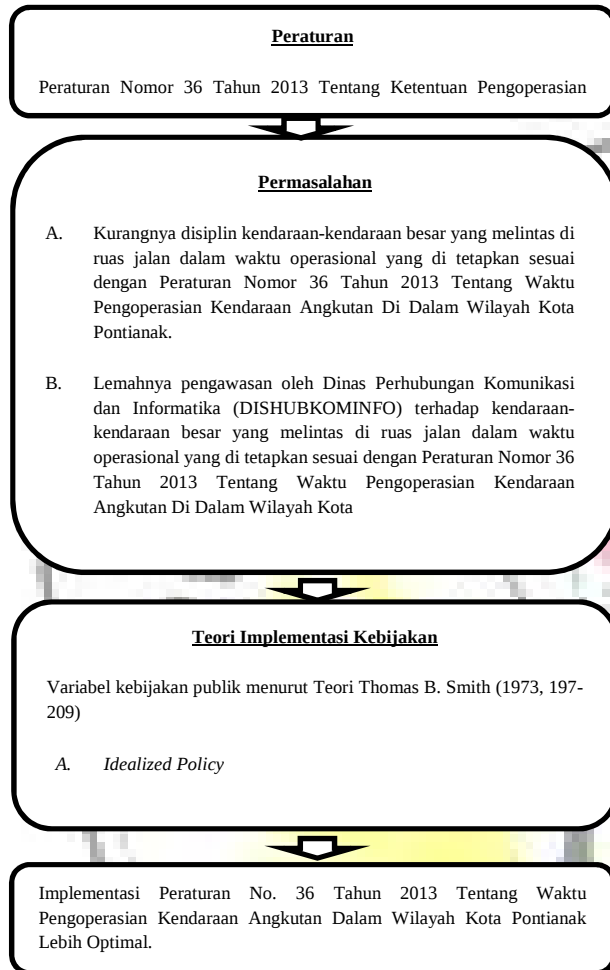
Agustino (2006:155-156) mengatakan bahwa dalam pendekatan *top-down*, implementasi kebijakan dilakukan secara tersentralisasi dan dimulai dari aktor di pusat, serta keputusannya pun diambil dari tingkat pusat. Pendekatan *top-down* bertitik tolak dari perspektif bahwa keputusan-keputusan politik (kebijakan publik) yang telah ditetapkan oleh pembuat kebijakan harus dilaksanakan oleh administratur-administratur atau birokrat-birokrat pada level bawahnya (*street level*

bureaucracy). Inti pendekatan *top down* secara sederhana dapat dimengerti sebagai “sejauhmana tindakan para pelaksana sesuai dengan prosedur serta tujuan yang telah digariskan oleh para pembuat kebijakan di tingkat pusat.” Sedangkan menurut Agustino pendekatan *bottom-up* lebih menyoroti pelaksanaan kebijakan yang terformulasi dari inisiasi warga masyarakat setempat. Argumentasi ini dapat dimengerti melalui argumentasi bahwa masalah dan persoalan yang terjadi di level daerah yang hanya dapat dimengerti secara baik oleh warga setempat. Argumen inilah yang sering digunakan oleh pendekatan *bottom up* untuk menggunakan kerangka kerja ini.

Dalam menganalisis Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak peneliti akan menggunakan teori yang dikemukakan oleh Thomas B. Smith dengan melihat 4 (empat) faktor yang mempengaruhi proses implementasi kebijakan publik. Smith (1973:197-209) ada empat faktor yang menentukan/berpengaruh dalam implementasi kebijakan, Faktor tersebut adalah pertama; Kebijakan yang diidealkan (*Idealized policy*), Kedua; Kelompok sasaran (*Target groups*), Ketiga; Organisasi

Pelaksana (*Implementing organization*),
Faktor Lingkungan (*Environmental factory*).

Kerangka Pikir Penelitian



Gambar 1.2. Alur Pikir Penelitian

C. METODE PENELITIAN

Metode dan pendekatan penelitian yang digunakan dalam mengkaji Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota

Pontianak adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. (dalam Sugiyono, 2008:20) penelitian deskriptif dimaksudkan untuk eksplorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti tanpa mempersoalkan hubungan antara variabel.

Dalam membantu dan mempermudah penulis mengumpulkan serta mendapatkan data dan fakta di lapangan, peneliti menggunakan teknik pengumpulan data, yakni: Wawancara, Observasi dan Dokumentasi. Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa deskriptif kualitatif. Analisa deskriptif kualitatif memberikan alasan atau interpretasi terhadap data dan informasi yang diperoleh, sehingga menjadi lebih bermakna dari pada sekedar penyajian dalam bentuk angka-angka.

Mendeskripsikan dan menganalisis faktor-faktor yang menyebabkan Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam wilayah Kota Pontianak kurang efektif.

D. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam implementasi kebijakan peraturan Kota Pontianak Nomor 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak peneliti menemukan beberapa faktor yang menyebabkan implementasi peraturan tersebut kurang efektif, yang dilandasi oleh Teori Smith, yakni ada 4 (empat) faktor yang berpengaruh dalam proses implementasi kebijakan menurut Smith sebagai berikut.

a) Kebijakan Yang Diidealkan (*Idealized Policy*)

Kebijakan yang diidealkan didefinisikan sebagai pola interaksi ideal yang dibuat oleh pembuat kebijakan dalam upaya menerapkan kebijakan tersebut.

Pemerintah kota Pontianak membuat peraturan dengan tujuan agar mengurangi volume kendaraan yang beroperasi di dalam wilayah Kota Pontianak sehingga mengurangi kemacetan yang terjadi serta memberikan rasa aman kepada para pengemudi kendaraan lain untuk beroperasi. Pada tahun 2013, akhirnya pemerintah Kota Pontianak merasa peraturan tersebut perlu ditingkatkan demi untuk kelancaran dan ketertiban lalu

lintas jalan dalam wilayah Kota Pontianak serta juga untuk menyesuaikan kondisi jalan dan kemampuan jalan dan jembatan, maka dari itu diperlukannya pengaturan untuk mengatur ketentuan pengoperasian kendaraan bermotor dalam wilayah Kota Pontianak. Adapun ketentuan yang ditetapkan di dalam peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Barang di dalam pasal 4 dijelaskan, bahwa kendaraan jenis angkutan barang yaitu truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet, diperbolehkan beroperasi dalam wilayah Kota Pontianak pada pukul 19.00 s/d 05.00 WIB.

Perlu diketahui bahwa untuk kendaraan angkutan barang truk head dengan kereta gandeng panjang 40 feet ini merupakan truk head yang membawa container dengan panjang 12 meter. Adapun jalan/rute yang diperbolehkan/diizinkan dilewati jenis kendaraan angkutan barang truk head dengan kereta gandeng panjang 40 feet ini diatur dalam lampiran II Perwa ini, yakni:

1. Jl.Komyos Sudarso – Jl.Pakkasih - Jl.Rahadi Osman – Jl.Tanjungpura – Jl. Imam Bonjol -. Jl. Adisucipto.
2. Jl.Komyos Sudarso – Jl.Pakkasih - Jl.Zainuddin – Jl. Sudirman – Jl.Nusa Indah Baru – Jl. Pattimura –

Jl.Diponegoro – Jl.Gusti Sulung
Lelanang – Jl. A. Yani I (Rute keluar
wilayah Kota Pontianak)

3. Jl. A. Yani – Jl. KHA.Dahlan –
Jl.Teuku Umar – Jl. Diponegoro – Jl.
Pattimura – Jl. Zainuddin – Jl.Pakkasih
(Rute masuk wilayah Kota Pontianak)

Sejak diterbitkannya peraturan walikota ini, pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak tepatnya dibidang LLAJ bersama seluruh masyarakat terkait bertanggung jawab untuk taat dan patuh serta melaksanakan peraturan tentang pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet di dalam wilayah Kota Pontianak. Sanksi yang diberikan dapat berupa sanksi tilang dan pencabutan izin usaha angkutan umum yang dimiliki. Hal ini perlu dipahami dan dikomunikasi dengan benar kepada seluruh komponen masyarakat yang terlibat.

Dalam menjalankan atau menegakkan peraturan ini, Pemerintah Kota Pontianak menugaskan kepada Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak yang dapat bekerjasama dengan kepolisian untuk melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap pemimpin dan pengemudi kendaraan besar tersebut. Dalam

hal ini, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika memberikan tugas pengawasan serta pembinaan sekaligus penyidikan dalam penegakan sanksi yang diberikan bagi yang melanggar. Pemerintah Kota Pontianak melalui Dinas Perhubungan Komunikas Dan Informatika Kota Pontianak telah melakukan beberapa program dalam mendorong terlaksananya peraturan ini. Berdasarkan wawancara yang telah peneliti lakukan terhadap Kepala Bidang LLAJ dari Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pontianak, dikatakan bahwa mereka telah melakukan beberapa program yang dilakukan dalam mendorong/menegakkan peraturan ini, diantaranya yakni: pengawasan (patroli) yang dilakukan setiap hari dari pukul 08.00 WIB s/d 22.00 WIB. Berikutnya mereka juga melakukan razia yang di lakukan guna memantau perkembangan arus lalu lintas di titik-titik tertentu, serta mereka juga melakukan sosialisasi dan pemasangan rambu-rambu.

Peraturan tentang waktu pengoperasian jenis kendaraan angkutan barang truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet ini mengatur tentang pembatasan jam operasional kendaraan tersebut di dalam wilayah Kota Pontianak, hal ini tentu akan mengurangi kemacetan yang terjadi di dalam wilayah

Kota Pontianak dan juga akan memberikan rasa aman kepada pengemudi kendaraan lain, terutama untuk memberikan rasa aman kepada anak-anak sekolah dan karyawan-karyawan kantor. Namun apabila kurangnya kesadaran diri oleh pengemudi truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet tersebut terhadap peraturan ini tentu peraturan ini terasa sulit untuk dilaksanakan, yang artinya bahwa untuk kendaraan-kendaraan truk head dengan kereta gandeng panjang 40 (empat puluh) feet tersebut seharusnya menunggu diluar area wilayah Kota Pontianak sampai waktu yang diperbolehkan untuk beroperasi diizinkan, dan apabila mereka masih beroperasi dalam wilayah Kota Pontianak sebelum waktu yang ditetapkan maka mereka bisa saja diberikan sanksi

b) Kelompok Sasaran (*Target Groups*)

Kelompok sasaran didefinisikan sebagai mereka yang diminta untuk beradaptasi dengan pola-pola berhubungan dengan kebijakan. Mereka adalah orang-orang dalam organisasi atau kelompok yang paling terkena dampak kebijakan tersebut. Mereka yang harus berubah untuk memenuhi tuntutan kebijakan.

Dalam penerapan kebijakan yang melibatkan organisasi sebagai bagian dari

kebijakan tersebut akan sangat mempengaruhi implementasi kebijakan tersebut. Organisasi yang dipimpin oleh seorang pemimpin yang baik cenderung akan lebih mudah untuk menerapkan peraturan ini, mengingat pimpinan dari organisasi tersebut dapat mempengaruhi bagaimana suatu keputusan atau kebijakan yang diambil akan dapat dilaksanakan oleh bawahannya yakni para pengemudi supir truk trailer tersebut.

Pemimpin dalam organisasi sebagaimana yang telah disebutkan biasanya dipimpin oleh seorang pemilik perusahaan. Namun beliau mengatakan kurang setuju dengan peraturan tersebut, karena peraturan tersebut dirasakan kurang adil, hal ini terlihat masih banyak kendaraan-kendaraan besar lain yang beroperasi tetapi tidak ditindak oleh pemerintah

Bedasarkan wawancara yang dilakukan peneliti dengan beberapa orang supir dari kendaraan truk trailer tersebut dengan menanyakan pengetahuannya tentang pembatasan waktu operasional truk trailer dan pendapatnya. berdasarkan wawancara dengan MA salah seorang supir, beliau secara pribadi sudah mengetahui peraturan tersebut sejak lama, namun beliau mengatakan tidak setuju dengan pembatasan waktu operasional yang ada karena hal

tersebut membuat penghasilan yang didapatkannya berkurang.

Hampir sejalan dengan pendapat diatas JI salah satu supir truk trailer mengatakan sudah mengetahui adanya peraturan tersebut dari pengurus perusahaan, beliau juga tidak setuju dengan peraturan pembatasan waktu operasional tersebut, beliau juga mengatakan waktu yang dilarang beroperasi juga terlalu lama. Adapun pendapat lain yang dikemukakan AR salah satu supir truk trailer bahwa, ia tahu mengenai peraturan pembatasan waktu operasional dan ia setuju dengan adanya peraturan tersebut, namun ia tidak setuju apabila peraturan yang ada hanya mengatur kendaraan truk trailer saja, kecuali apabila peraturan tersebut mengatur semua kendaraan-kendaraan besar yang ada di Kota Pontianak dan juga waktu pembatasan pengoperasian juga dirasakan terlalu lama. Hampir sama dengan pendapat AR, PE salah satu supir juga mengatakan setuju dengan peraturan pembatasan waktu operasional kendaraan truk trailer, namun ia berharap waktu yang dibatasi beroperasi hanya pada waktu-waktu sibuk saja (wawancara 22 September 2016).

Dari beberapa pendapat diatas dapat dilihat beragam pendapat yang dikemukakan kelompok sasaran yang ada. Beberapa mengatakan tidak setuju dengan adanya

peraturan pembatasan waktu operasional, namun ada juga yang mengatakan setuju dengan peraturan tersebut namun melakukan komplain. Kebanyakan supir yang mengatakan setuju dengan peraturan yang ada, mereka mengeluhkan masalah waktu yang dirasakan terlalu lama, mereka berharap waktu yang dilarang untuk beroperasi hanya pada waktu-waktu sibuk saja. Namun ada juga yang mengatakan tidak setuju dengan peraturan tersebut dikarenakan mereka menganggap peraturan tersebut dirasakan tidak adil karena hanya truk trailer saja yang seolah-olah penyebab masalah dalam berlalu lintas.

c) Organisasi Pelaksana (*The Implementing Organization*)

Organisasi pelaksana bertanggung jawab atas implementasi kebijakan. Dalam kebanyakan kasus, organisasi yang dimaksud dalam organisasi pelaksana adalah unit birokrasi pemerintah. Yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan implementasi peraturan ini adalah dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak yang bertanggung jawab sebagai pembina dan pengawas dalam pelaksanaannya.

Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak yang telah dipaparkan sebelumnya memiliki struktur

organisasi yang baik dan diatur juga dalam peraturan daerah Kota Pontianak. Adapun struktur organisasi dinas perhubungan komunikasi dan informatika adalah bersifat struktural fungsional, yang berarti masing-masing dari bagian telah diatur mengenai tugas dan tanggung jawab yang harus di kerjakan. Berkaitan dalam pelaksanaan mengenai tugasnya dalam melaksanakan pembinaan dan pengawasan terhadap pengoperasian jenis kendaraan angkutan barang yang secara khusus menangani bagian ini adalah Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ).

Berdasarkan data dari profil Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak sampai sekarang ini, didukung oleh 94 (Sembilan puluh empat) orang personil, yang terdiri dari 90 (sembilan puluh) orang Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 4 (empat) orang Pegawai Tidak Tetap (PTT)/Honorer (K2) yang terbagi kedalam beberapa lokasi penempatan

Dari komposisi personil yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak, pendidikan memang dirasakan masih perlu peningkatan kemampuan personil sesuai dengan formasi yang dibutuhkan. Selain itu juga perlu adanya penambahan personil baru yang sesuai dengan keahlian dan formasi yang

dibutuhkan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak.

Dalam pelaksanaan dan tanggungjawab dengan dinas teknis yang menjalankan kebijakan tersebut, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak menugaskan kepada Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Untuk jumlah personil yang ada di LLAJ terdapat 30 orang yang terdiri dari 1 orang Kepala Bidang, 2 orang Kasi, 3 orang staf dan 24 orang anggota lapangan. Dalam pelaksanaan dan tanggungjawab dengan dinas teknis yang menjalankan kebijakan tersebut. Kepala bidang LLAJ telah melaksanakannya dengan membagi 24 orang anggota lapangannya kedalam 6 tim yang terdiri dari 4 orang yang terbagi dalam 3 shift dalam melaksanakan pengawasan/patroli yang menggunakan 3 buah mobil patroli LLAJ. Di dalam menjalankan program pengawasan, Kepala Bidang LLAJ menurunkan 3 tim anggota lapangan dengan 3 buah mobil patroli yang ada. Berdasarkan wawancara yang dilakukan terhadap Kepala Bidang LLAJ, dikatakan bahwa dalam melaksanakan pengawasan tersebut dilaksanakan setiap hari jam kerja dari pukul 08.00 WIB s/d 22.00 WIB. Dikatakan juga bahwa dalam pelaksanaan peraturan

tersebut, bidang LLAJ biasanya melakukan razia gabungan yang berkerjasama dengan pihak kepolisian.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan dengan Kepala Bidang LLAJ tersebut, pengawasan yang dilakukan oleh bidang LLAJ dirasakan peneliti tidak begitu baik, karena di dalam pengawasan yang dilakukan hanya menggunakan mobil patroli sehingga para pengemudi supir truk trailer tersebut bebas untuk beroperasi di ruas jalan yang tidak terdapat pengawasan. Hal serupa juga disampaikan oleh pengemudi truk trailer yang melanggar peraturan pembatasan waktu operasional kendaraan tersebut.

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan oleh peneliti, bahwa pelanggaran yang dilakukan oleh supir truk trailer tersebut terjadi pada waktu-waktu menjelang diperbolehkannya beroperasi namun ada juga yang beroperasi pada siang hari, serta pengawasan yang dilakukan oleh dinas perhubungan komunikasi dan informatika jarang sekali ditemukan. Dari pernyataan tersebut terlihat bahwa yang menjadi permasalahan didalam peraturan tersebut adalah lemahnya pengawasan yang dilakukan dinas perhubungan komunikasi dan informatika Kota Pontianak terhadap supir truk trailer. Hal ini tentu membuat

pengemudi kendaraan tersebut bebas beroperasi di dalam wilayah Kota Pontianak.

Berdasarkan observasi peneliti juga tidak menemukan tanda larangan atau pengumuman tentang pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan tersebut di ruas jalan dalam wilayah Kota Pontianak, hal ini tentu membuat masyarakat luas tidak mengetahui peraturan tersebut dan pengemudi kendaraan tersebut dari luar atau yang baru tidak tahu. Seperti yang telah disinggung sebelumnya bahwa peraturan tentang pengoperasian kendaraan angkutan merupakan sebuah kebijakan yang cukup baru secara khusus di wilayah Kota Pontianak, hal ini tentu akan membuat lebih sulit dalam pelaksanaan peraturan tersebut. Namun dalam pelaksanaannya masih saja terdapat kendaraan yang melanggar waktu operasionalnya.

d) Faktor Lingkungan (*Environmental Factors*)

Faktor lingkungan merupakan faktor-faktor yang dapat atau dipengaruhi oleh implementasi kebijakan. Mempengaruhi artinya berjalan atau tidaknya sebuah kebijakan akan dipengaruhi, didukung ataupun dihambat oleh faktor lingkungan itu sendiri. Faktor lingkungan juga dapat dianggap sebagai ancaman untuk

menghambat pelaksanaan peraturan tersebut. Beberapa faktor lingkungan yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan tersebut dapat berupa kondisi budaya, sosial, politik, dan ekonomi. Dalam penelitian ini peneliti hanya akan melihat beberapa faktor saja yang mempengaruhi jalannya peraturan walikota Pontianak tersebut tentang pengoperasi kendaraan angkutan dalam wilayah Kota Pontianak tersebut.

Pertama adalah faktor lingkungan sosial, adanya keinginan yang dilakukan oleh supir-supir tersebut untuk mengikuti orang lain yang melakukan pelanggaran, hal ini membuat kendaraan-kendaraan tersebut melakukan pelanggaran terhadap perwa tersebut. Ketika pelanggaran yang dilakukan oleh orang lain menyebabkan orang yang melihat melakukan hal yang sama, mereka menganggap bahwa orang lain saja tidak diberi sanksi ketika melanggar peraturan sehingga hal tersebut akan terus menerus dilakukan. Dari beberapa orang responden yang peneliti wawancara mengatakan mereka mengikuti apa yang orang lain lakukan, padahal mereka mengetahui peraturan yang melarang pengoperasian kendaraan angkutan. Memang diperlukannya sistem atau kontrol yang rapi, artinya pengawasan yang dilakukan harusnya menetap atau berada di jalur keluar

masuknya kendaraan tersebut ke dalam wilayah Kota Pontianak, serta pengawasan patroli juga terus dilakukan. Hal ini juga harus diberikan bukti fisik yang nampak secara jelas kepada semua masyarakat. Bukti fisik berupa larangan tersebut tidaklah cukup jika hanya di berikan kepada perusahaan atau tempat supir-supir memarkir kendaraannya, seharusnya ada tanda larangan kendaraan tersebut untuk masuk atau beroperasi di dalam wilayah Kota Pontianak di jalur keluar masuk.

Kedua, faktor lingkungan ekonomi, faktor ini juga ikut mempengaruhi jalannya peraturan tersebut di dalam wilayah Kota Pontianak. Dari beberapa supir yang peneliti wawancara, mereka mengatakan bahwa dengan pembatasan waktu operasional yang ditetapkan pemerintah Kota Pontianak pendapatan yang mereka dapatkan setiap harinya berkurang, hal ini dikarenakan para supir hanya bisa mendapatkan satu ret dalam 2 hari yang semulanya sebelum adanya peraturan ini para supir dapat mengangkut 2 sampai 3 ret dalam 1 hari. Tentunya hal ini membuat supir-supir merasa penghasilan yang mereka dapatkan berkurang dan hal ini tentu membuat kendaraan tersebut masuk dan beroperasi di wilayah Kota Pontianak dan akan membuat keamanan terhadap

kendaraan lain merasa terancam, terutama untuk kendaraan bermotor.

Tantangan dari lingkungan seperti ini merupakan hal yang wajar terjadi, mengingat pemberlakuan pengawasan terhadap perwa ini masih tergolong lemah sehingga perlunya kesadaran dari masyarakat untuk peduli terhadap lingkungan sekitarnya. Faktor-faktor lingkungan sebenarnya juga berpengaruh seperti inilah yang terus menerus harus diteliti/dikaji lebih mendalam lagi guna memberikan jalan keluar/solusi dalam mengatasi kendala-kendala tersebut, namun yang lebih penting lagi adalah bagaimana cara yang dilakukan oleh dinas terkait untuk melakukan pengawasan atau program-program kerja yang lebih baik lagi untuk meningkatkan perwa ini menjadi tertib.

E. KESIMPULAN

Berikut ini adalah kesimpulan yang dapat penulis kemukakan dari implementasi kebijakan peraturan Kota Pontianak Nomor 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak:

1. Kebijakan yang Ideal (*Idealized Policy*), ruang lingkup (cakupan) wilayah yang

diatur di dalam Perwa No. 36 tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Dalam Wilayah Kota Pontianak cukup luas menyebabkan dalam implementasinya menyita banyak sumberdaya baik tenaga dan waktu serta lemahnya pengawasan membuat adanya pelanggaran.

2. Kelompok Sasaran (*Target Group*), adanya pengaruh dari pimpinan perusahaan yang memberikan perintah untuk beroperasi serta kurang setujunya pimpinan dan pengemudi jenis kendaraan angkutan barang terhadap aturan mengenai pembatasan waktu pengoperasian kendaraan angkutan sesuai dengan aturan di dalam Peraturan Walikota. Selain itu belum adanya tanda larangan beroperasi yang dipasang di ruas jalan yang ada di wilayah Kota Pontianak.
3. Organisasi Pelaksana (*Implementing Organization*) dalam hal ini Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pontianak kurang dalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan-kendaraan besar yang melintas di dalam wilayah kota pontianak hal ini dikarenakan posisi petugas yang tidak selalu berada di tempat kejadian. Kasat Lantas Pontianak

dan Pihak Penyidik juga kurang tegas dalam memberikan sanksi terhadap kendaraan-kendaraan besar yang melanggar peraturan tersebut.

4. Faktor Lingkungan (*Environmental Factors*) khususnya lingkungan sosial, yakni adanya keinginan sama yang dilakukan oleh supir-supir untuk mengikuti orang lain yang melakukan pelanggaran serta masih kurangnya peran aktif dari masyarakat sekitar (Satpam di Pelabuhan Dwikora dan Penjaga di Terminal-Terminal) untuk menegur atau mengingatkan kendaraan-kendaraan besar tersebut agar tidak keluar masuk serta beroperasi di dalam wilayah kota Pontianak sebelum waktu yang telah ditetapkan.

F. SARAN

Adapun saran yang ingin peneliti sampaikan dari hasil penelitian dan pembahasan berkaitan dengan Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Dalam Wilayah Kota Pontianak adalah sebagai berikut:

- 1) Pemerintah Kota Pontianak dalam hal ini Walikota Pontianak dan atau melalui

SKPD terkait hendaknya terus memantau serta mengevaluasi pelaksanaan Perwa tersebut untuk melihat kelemahan ataupun kekurangan yang dirasakan dalam implelementasi Perwa tersebut. dan untuk selanjutnya melakukan penyempurnaan-penyempurnaan terhadap kelemahan Perwa tersebut dari isi berupa ketentuan-ketentuan hukum maupun penambahan program-program yang berguna untuk mencapai tujuan yang diharapkan.

- 2) Kelompok sasaran khususnya pengemudi kendaraan angkutan tersebut hendaknya menaati peraturan yang sudah ditetapkan di dalam peraturan Walikota Pontianak tersebut. Untuk itu pentingnya memasang tanda larang beroperasi sesuai peraturan sehingga bisa dibaca, diketahui dan dipatuhi oleh semua pengemudi jenis kendaraan angkutan barang.

- 3) Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika kota Pontianak selaku pelaksana dalam Perwa tersebut hendaknya terus melakukan pengawasan kepada kendaraan-kendaraan besar yang melintas di dalam wilayah Kota Pontianak, baik itu turun langsung melakukan pengawasan terhadap

kepatuhan kendaraan-kendaraan besar tersebut ataupun mempersiapkan pos pengawasan di wilayah keluar masuk kendaraan ke dalam wilayah Kota Pontianak. Selain itu juga pihak Kasat Lantas Pontianak Kota juga harus sering melakukan koordinasi dengan DISHUB dalam hal pengawasan dan penegakan sanksi bagi pelanggar Perwa tersebut.

- 4) Lingkungan sosial juga menentukan keberhasilan implementasi Perwa tersebut. Untuk itu perlu adanya kontrol sosial dari masyarakat sekitar untuk mengingatkan dan melarang kendaraan-kendaraan besar tersebut keluar masuk ke dalam wilayah kota Pontianak. Dalam hal ini pihak satpam yang menjaga pintu keluar masuk di pelabuhan Dwikora untuk mengingatkan dan melarang supir truk trailer untuk beroperasi di ruas jalan yang ditetapkan sesuai dengan peraturan yang ada.

3. Keterbatasan Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti menyadari masih terdapat kekurangan, khususnya berkaitan dengan kedalaman data yang diperoleh. Keterbatasan yang peneliti rasakan yakni waktu yang dimiliki informan sehingga dalam wawancara ada beberapa informan memberikan pendapat atau

pernyataan dengan sangat sederhana (singkat) dan tidak mendalam. Hal ini menyebabkan data yang diperoleh kurang lengkap.

G. REFERENSI

- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung : Alfabeta.
- Dinas Perhubungan Komunikasi Dan Informatika Kota Pontianak. 2015. *RENSTRA DISHUB 2015-2019*
- Ekowati, Mas Roro Lilik. 2009. *Perencanaan, Implementasi & Evaluasi Kebijakan atau Program*. Surakarta : Pustaka Cakra.
- Moleong, J Lexi. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosda Karya.
- Smith, Thomas B. 1973. *The Policy Implementation Process (197-209)*. Amsterdam : Elsevier Scientific Publishing Company.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik, Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Sugandi, Yogi Suprayogi. 2011. *Administrasi Publik, Konsep dan Perkembangan Ilmu di Indonesia*. Surabaya : Graha Ilmu
- Sugito, dkk. 2011. *Pedoman Penulisan Skripsi*. Pontianak: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif, kualitatif dan R & D*. Bandung : Alfabeta

Tachjan. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung : AIPI

Waluyo. 2007. *Manajemen Publik (Konsep, Aplikasi dan Implementasinya Dalam Pelaksanaan Otonomi Daerah)*. Sumedang : CV Mandar Maju.

Widodo, Joko. 2011. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik)*. Malang : Bayumedia Publishing.

Peraturan

Peraturan Walikota Pontianak Nomor 36 Tahun 2013 Tentang Ketentuan Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak

Surat Edaran Walikota Pontianak Tentang Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang Roda 10 (Sepuluh) dan Truk Head Dengan Kereta Gandeng

Jurnal Dan Rujukan Elektronik

Jurnal :

Irfan Riswandi. 2012. *Implementasi Peraturan Bupati (PERBUB) Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengaturan Mobil Barang Masuk Ke Wilayah Kabupaten Pandeglang*. Serang : FISIP Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Ovi Utami. 2009. *Implementasi UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Pandeglang, Banten (Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum)*. Semarang : Universitas Negeri Semarang.

Internet :

Beritakalimantan.co. (2014). truk-dan-tronton-melebihi-kapasitas-dilarang-

beroperasi-dijalan-kota. Diakses pada tanggal 23 Februari 2016.

Golibgen.io. (2007). The policy implementation process: Policy Sciences Volume 4 issue 2. Diakses pada tanggal 4 Oktober 2016

Infopontianak.org. (2014). tertibkan-kendaraan-parkir-sembarangan,-dishubkominformo-cabut-pentil-ban. Diakses pada tanggal 23 Februari 2016.

Pontianakkota.bps.go.id. (2016). Kota-Pontianak-Dalam-Angka-2016.pdf. Diakses pada tanggal 18 Agustus 2016

Ratuagung78.blogspot.co.id. (2010). implementasi-kebijakan-bottom-up-dan-campuran. Diakses pada tanggal 20 Februari 2016.



LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH / PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK JURNAL ELEKTRONIK MAHASISWA

Sebagai sivitas akademika Universitas Tanjungpura, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama Lengkap : ARIE MAWARDI
NIM / Periode lulus : 601112082 / Periode II
Tanggal Lulus : 29 November 2016
Fakultas/ Jurusan : ISIP / Ilmu Administrasi
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
E-mail address/ HP : ariemawardi423@gmail.com / 0896-8517-4404

demikian pengembangan ilmu pengetahuan dan pemenuhan syarat administratif kelulusan mahasiswa (S1), menyetujui untuk memberikan kepada Pengelola Jurnal Mahasiswa Publika *) pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura, Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (Non-exclusive Royalty-Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul**):

Implementasi Peraturan No. 36 Tahun 2013 Tentang Waktu Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini, Pengelola Jurnal berhak menyimpan, mengalih-media/ format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/ mempublikasikannya di Internet atau media lain):

☐ Secara fulltex

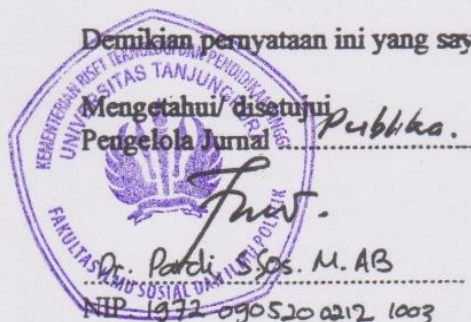
☒ content artikel sesuai dengan standar penulis jurnal yang berlaku.

untuk kepentingan akademis tanpa tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/ pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Pengelola Jurnal, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Mengetahui/ disetujui
Pengelola Jurnal Publika.



Dibuat di : Pontianak
Pada tanggal : 3 Desember 2016
3 Januari 2017

.....
ARIE MAWARDI
NIM. 601112082

Catatan :

*tuliskan nama jurnal sesuai prodi masing-masing
(Publika/ Governance/ Aspirasi/ Sociodev/ Sosiologique)

Setelah mendapat persetujuan dari pengelola Jurnal, berkas ini harus di scan dalam format PDF dan dilampirkan pada step4 upload supplementary sesuai proses unggah penyerahan berkas (submission author)