

**RESPON PUBLIK TERHADAP IMPLEMENTASI UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
(Studi Kasus: Penggunaan Jalan Nasional Oleh PT.Conch South Kalimantan Cement
di Kabupaten Tabalong)**

Heni Suparti*

Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Tabalong
Jl. Komplek Stadion Olah Raga Saraba Kawa Pembataan Tanjung-Tabalong
KodePos 70123 Telp/Fax (0526)2022484

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Penyalahgunaan Jalan Nasional yang dilakukan oleh PT.Conch South Kalimantan Cement. Dan mengetahui bagaimana respon publik terhadap masalah yang ditimbulkan berupa kerusakan-kerusakan jalan nasional yang terjadi akibat muatan yang tidak sesuai yang dibawa oleh angkutan semen PT.Conch South Kalimantan Cement.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*. Informan dalam penelitian ini adalah para aktor kebijakan publik. Pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumentasi. Sedangkan teknik analisis data menggunakan model interaktif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 masih belum efektif, karena terdapat kendala dalam implementasi yang dilakukan antara lain yaitu adanya keterbatasan wewenang antar pelaksana, serta kurangnya fasilitas untuk menunjang pelaksanaan kebijakan. Respon dari para aktor kebijakan publik dalam menanggapi masalah ini adalah terus berupaya untuk melakukan penertiban terhadap angkutan semen. Serta meminta tanggung jawab secara langsung maupun tidak langsung kepada perusahaan terkait, dan mengkaji ulang mengenai dampak yang ditimbulkan dari keberadaan perusahaan semen tersebut.

Kata kunci: implementasi; respon publik.

***PUBLIC RESPONSE TO THE IMPLEMENTATION OF LAW
NUMBER 22 YEAR 2009 ON ROAD TRAFFIC AND TRANSPORTATION
(A Case Study: National Road Use by PT.Conch South Kalimantan Cement
in Tabalong Regency)***

ABSTRACT



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

This study aims to find out the implementation of Law Number 22 year of 2009 on Traffic and Road Transportation against National Road Misuses conducted by PT.Conch South Kalimantan Cement. And find out the public responses to the problems in the forms of national road damages occurring due to very heavy loads carried by the cement transports of PT.Conch South Kalimantan Cement.

This study used descriptive qualitative method. The research locations were along the national road damaged by the cement transport in Tabalong Regency. The sampling technique used purposive sampling which is selected with consideration and certain purposes. The informants in this research were public policy actors. Data collection used observations, interviews, and documentation. The data analysis technique used an interactive model.

The result of the research showed that the implementation of Law Number 22, Year of 2009 was still not effective, because there were obstacles in the implementation. Some of them were the limitation of authority among implementers, and the lack of facilities to support the implementation of the policy. The responses of the public policy actors in responding to the problems of road damages caused by the cement transports were to continue controlling the cement transports and also to request responsibilities, either directly or indirectly to the related company, and review the impacts caused by the existence of the cement company.

Keywords: *implementation; public responses.*

PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang merupakan revisi dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang secara luas bertujuan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas. Kabupaten Tabalong dengan ibu kota Tanjung merupakan Kabupaten yang kaya akan sumber daya alam. PT.Conch South Kalimantan Cement (pabrik semen) yang selanjutnya disebut PT.Conch adalah perusahaan besar yang melakukan kegiatan di Kabupaten ini. PT. Conch dalam

mendistribusikan barang (semen), menggunakan jalan nasional sebagai penyaluran semen ke daerah lain. Penggunaan jalan nasional oleh angkutan semen ini menimbulkan kerusakan jalan yang fatal dikarenakan muatan angkutan melebihi kapasitas (*overload*).

Kebijakan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya angkutan jalan telah diimplementasikan melalui program-program sosialisasi angkutan jalan, dan dipertegas pula dengan program penerapan sanksi administratif yaitu pidana denda bagi pelanggarnya. Hal ini diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

lintas yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu.

Namun masalahnya sekarang adalah mengapa sampai hingga saat ini pendistribusian semen PT.Conch dengan muatan yang berlebih ini terus saja melakukan kegiatannya menggunakan jalan nasional. Dan kerusakan jalan yang terjadi seakan diabaikan baik dari pihak PT. Conch maupun dari pihak pemerintah daerah. Padahal disatu sisi tindakan penertiban terus-menerus dilakukan oleh Satlantas Polres Tabalong dan Dinas Perhubungan. Fenomena inilah yang membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Respon Publik Terhadap Implementasi Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi Kasus: Penggunaan Jalan Nasional Oleh PT. Conch South Kalimantan Cement di Kabupaten Tabalong)”.

RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimanakah respon publik terhadap implementasi Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 khusus angkutan jalan di Kabupaten Tabalong?

TUJUAN PENELITIAN

1. Mengetahui implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khusus angkutan jalan di Kabupaten Tabalong.
2. Mengetahui respon publik terhadap kerusakan jalan nasional yang digunakan angkutan semen PT.Conch.

TINJAUAN PUSTAKA

Aktor-Aktor Kebijakan Publik

Menurut Thomas R.Dye, alasan terjadinya hubungan yang kuat sekali antara kebijakan publik dengan lembaga pemerintah, karena lembaga pemerintahan tersebut mempunyai 3 kewenangan yang tidak dimiliki lembaga lain diluar lembaga pemerintahan, yaitu:

1. Lembaga pemerintah berwenang memberikan pengesahan terhadap kebijakan publik.
2. Lembaga pemerintah mempunyai kewenangan untuk memberi sifat universal kepada kebijakan publik.
3. Hanya pemerintah yang memegang hak monopoli untuk memaksakan secara sah kebijakan publik pada anggota masyarakat.



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

Walaupun peran pemerintah lebih dominan, baik dalam proses pembuatan kebijakan maupun pelaksanaan kebijakannya. Namun masih ada ruang dan kesempatan bagi kelompok kepentingan mengikuti dalam proses penentuan kebijakan. Komponen penting kelompok kepentingan ini merupakan pengetahuan bagi para aktor kebijakan, khususnya mengenai informasi. Karena pada dasarnya kelompok kepentingan mempunyai pengetahuan terkait dengan informasi di wilayahnya secara lengkap dan mendetail. Sedangkan para birokrat dan politisi benar-benar membutuhkan informasi yang lengkap dan akurat ini dalam membuat sebuah kebijakan. Aktor lain juga yang seharusnya dilibatkan dalam kegiatan pengelolaan ini yaitu institusi ilmiah.

Karena dengan dilibatkannya institusi ilmiah ini, maka mereka akan memberikan rekomendasi kepada para pembuat kebijakan untuk menyesuaikan kebijakan yang ada sehingga dapat menyesuaikan dengan keadaan masyarakat yang senyatanya sehingga dalam pelaksanaannya dapat terlaksana dengan baik.

Sedangkan media massa dalam hal ini berperan sangat penting dalam menghubungkan antara pemerintah dan masyarakat seiring dengan perkembangan masalah-masalah publik dan solusi yang diberikan oleh pemerintah. Media massa dalam hal ini lebih cenderung sebagai media sosialisasi dan media pembentuk opini masyarakat terkait dengan kebijakan yang diambil oleh pemerintah.

Good Governance: Membangun Jejaring Antara Pemerintah Dengan Aktor Lainnya

Konsep *governance* menurut Stoker (1998, 17-18) merujuk kepada pengembangan dari gaya memerintah dimana batas-batas antara dan diantara sektor publik dan sektor privat menjadi kabur. Pengaburan batas-batas ini sejalan dengan kebutuhan dari negara modern untuk lebih melibatkan mekanisme politik dan pengakuan akan pentingnya isu-isu menyangkut empati dan perasaan dari publik untuk terlibat sehingga memberikan kesempatan bagi adanya mobilisasi baik secara sosial maupun politik. Hal ini yang kemudian membuat partisipasi melalui pembangunan jejaring antara pemerintah dan masyarakat menjadi aspek yang sangat penting bagi keberlanjutan sebuah



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

legitimasi kebijakan (Stoker, 2004). Konsep *governance* ini kemudian berkembang menjadi *good governance* seperti yang dikenal sekarang. Dalam rangka membedakan implementasinya antara yang “baik” (*good*) dengan yang “buruk” (*bad*).

Schwab and Kubler (2001) dilihat dari dimensi aktor, *governance* dicirikan dengan banyaknya jumlah peserta baik yang berasal dari sektor publik maupun privat yang terlibat dalam pengaturan sebuah kebijakan. Sementara itu, *government* dicirikan dengan sangat sedikit dan terbatasnya jumlah peserta dalam proses pengaturan kebijakan tersebut, aktor yang terlibat pun biasanya merupakan badan-badan (lembaga) pemerintahan.

Dilihat dari dimensi fungsi, *governance* dicirikan melalui banyaknya konsultasi yang dilakukan dalam pengaturan kebijakan. Hal ini memungkinkan bagi adanya kerjasama dalam pembuatan kebijakan antara aktor-aktor yang terlibat sehingga isu-isu kebijakan yang dihasilkan menjadi lebih sempit. Hal ini berbeda dengan *government* yang dicirikan dengan sedikitnya konsultasi, tidak adanya kerjasama antar aktor dalam pembuatan

kebijakan yang menyebabkan luasnya isu kebijakan yang dihasilkan.

Berdasarkan dimensi distribusi kekuasaan, *governance* dicirikan dengan rendahnya dominasi negara, dipertimbangkannya kepentingan masyarakat dalam pengaturan kebijakan serta adanya keseimbangan atau simbiosis antar aktor. Sementara itu *government* dicirikan dengan adanya dominasi negara yang dalam banyak hal tidak terlalu memperhatikan kepentingan masyarakat serta tidak adanya keseimbangan antar aktor yang terlibat.

Berdasarkan uraian diatas dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa konsep *governance* merujuk kepada sebuah proses pembuatan kebijakan dan proses dimana kebijakan tersebut dilaksanakan yang melibatkan baik negara (pemerintah), sektor privat, maupun masyarakat madani dalam proses pembuatan dan pelaksanaan kebijakan tersebut. Disini dapat terlihat adanya interaksi antar ketiga aktor tersebut dalam proses pembuatan dan pelaksanaan kebijakan.

Konsep *good governance* dapat diartikan menjadi acuan untuk proses dan struktur hubungan politik dan sosial ekonomi yang baik. Human interest adalah

faktor terkuat yang saat ini mempengaruhi baik buruknya dan tercapai atau tidaknya sebuah negara serta pemerintahan yang baik. Sudah menjadi bagian hidup yang tidak bisa dipisahkan bahwa setiap manusia memiliki kepentingan. Baik kepentingan individu, kelompok, dan atau kepentingan masyarakat nasional bahkan internasional. Dalam rangka mewujudkan setiap kepentingan tersebut selalu menjadi benturan. Begitu juga dalam merealisasikan apa yang namanya “good governance” benturan kepentingan selalu menjadi lawan utama. Kepentingan melahirkan jarak dan sekat antar individu dan kelompok yang membuat sulit tercapainya kata “sepakat”. Kunci utama memahami good governance adalah pemahaman atas prinsip-prinsip didalamnya. Bertolak dari prinsip-prinsip ini akan didapatkan tolak ukur kinerja suatu pemerintahan.

Model Daniel Mazmanian Dan Paul A. Sabatier

Mazmanian dan Sabatier, 1983 (dalam Nawawi, 2009), mengungkapkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan publik dipengaruhi oleh tiga kelompok variabel, yaitu: (1) Karakteristik Masalah (*tractability of the problems*); (2)

Karakteristik Kebijakan atau Undang-Undang (*ability of statue to structure implementation*) dan; (3) Karakteristik Lingkungan (*nonstatutory variables affecting implementation*). Lebih rinci variabel-variabel tersebut dijelaskan sebagai berikut:

1. Karakteristik Masalah

Ada 4 (empat) indikator untuk mengukur variabel karakteristik masalah, yaitu:

- a. Kesulitan masalah yang dihadapi.
- b. Kemajemukan dari kelompok sasaran.
- c. Proporsi kelompok sasaran terhadap total populasi.
- d. Lingkup dan cakupan perubahan perilaku kelompok sasaran yang dikehendaki dan diharapkan.

2. Karakteristik Kebijakan

Ada 7 (tujuh) indikator untuk mengukur variabel karakteristik kebijakan, yaitu:

- a. Kejelasan isi kebijakan.
- b. Dukungan teoritis.
- c. Alokasi sumber daya finansial.
- d. Keterikatan dan dukungan berbagai institusi.
- e. Kejelasan dan konsistensi aturan yang ada pada badan pelaksana

Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

sebuah kebijakan yang telah ditetapkan.

- f. Adanya komitmen aparat.
- g. Akses kelompok kepentingan.

3. Karakteristik Lingkungan

Ada 3 (tiga) indikator untuk mengukur variabel karakteristik lingkungan, yaitu:

- a. Sosial ekonomi dan kemajuan teknologi masyarakat.
- b. Dukungan publik.
- c. Sikap dari kelompok-kelompok pemilih (*constituency groups*).

Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah kebijakan publik yang dikeluarkan oleh pemerintah Republik Indonesia. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan diruang lalu lintas. Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, mengatur bahwa lalu lintas dan angkutan jalan di- selenggarakan dengan memperhatikan asas transparan, akuntabel, berkelanjutan, partisipatif, bermanfaat, efisien dan efektif, seimbang,

terpadu, dan mandiri. Adapun pasal-pasal yang mengatur mengenai angkutan jalan adalah sebagai berikut:

- Pasal 125
Menjelaskan bahwa, pengemudi kendaraan bermotor angkutan barang wajib menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan.
- Pasal 160
Menjelaskan bahwa angkutan-angkutan barang dengan kendaraan bermotor terdiri atas:
 - a. angkutan barang umum
 - b. angkutan barang khusus
- Pasal 161
Menjelaskan bahwa pengangkutan barang umum sebagaimana di- maksud dalam Pasal 160 huruf a harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan-ketentuan kelas jalan.
 - b. Tersedia pusat distribusi logistik dan atau tempat untuk memuat dan serta membongkar barang.
 - c. Menggunakan mobil barang.
- Pasal 164



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

Menjelaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- Pasal 169

Ayat 1, menjelaskan bahwa Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan.

Ayat 2, menjelaskan bahwa untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), maka dilakukanlah pengawasan muatan angkutan barang.

- Pasal 199

Ayat 1, menjelaskan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 167, Pasal 168, Pasal 173, Pasal 177, Pasal 186, Pasal 187, Pasal 189, Pasal 192, dan Pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa:

- a. peringatan tertulis;
- b. denda administratif;
- c. pembekuan izin;
- d. pencabutan izin.

Ayat 2, menjelaskan antara lain ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- Pasal 305

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait sebagaimana dimaksud dalam Pasal 162 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf c, huruf d, huruf e, atau huruf f dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

- Pasal 306

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 168 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak

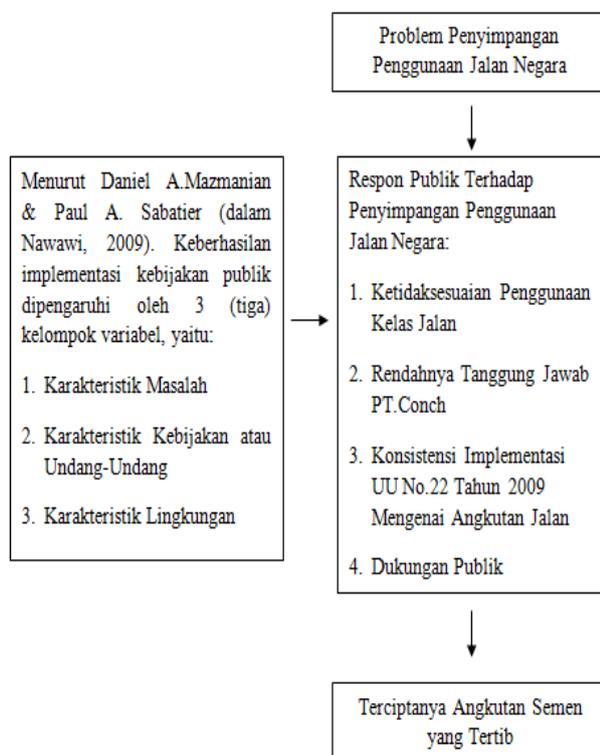
Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

- Pasal 307

Setiap orang yang mengemudi kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan-ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp.500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

KERANGKA KONSEPTUAL



METODE PENELITIAN

Didalam penelitian ini pendekatan dan tipe penelitian yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif. Lokasi dalam penelitian ini adalah sepanjang jalan nasional yang dilalui oleh angkutan semen di Kabupaten Tabalong. Penentuan informan dalam penelitian ini dilakukan secara *purposive sampling* yaitu tujuan sampel yang dilakukan dengan cara mengambil subjek bukan didasarkan atas strata, random atau daerah tetapi berdasarkan atas adanya tujuan tertentu. Berkaitan dengan hal tersebut, maka informan dalam penelitian ini adalah para aktor kebijakan publik di Kabupaten Tabalong

Dalam penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan oleh peneliti antara lain wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah model interaktif.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Ketidakesuaian Penggunaan Kelas Jalan



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

Dari hasil penelitian yang dilakukan dilapangan terdapat banyak reaksi ataupun respon akibat penyalahgunaan kelas jalan oleh angkutan semen PT.Conch. Baik itu yang berawal dari kesalahan penggunaan jalan nasional, hingga sampai pada kesalahan penggunaan jalan daerah. Kesalahan yang terjadi adalah muatan semen yang dibawa melebihi dari ijin angkutan yang seharusnya, sehingga menyebabkan ketidaksesuaian pada beban jalan nasional. Hal tersebut berdampak pada melemahnya daya tahan jalan dan berakibat kerusakan jalan disepanjang lintasan yang dilalui oleh angkutan semen PT.Conch.

Dan aturan mengenai angkutan jalan pun sebenarnya sudah sangat jelas tertuang pada Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun hal peraturan tersebut masih saja dilanggar oleh para perusahaan angkutan - angkutan semen. Peneliti menyimpulkan sopir-sopir yang membawa angkutan semen tersebut hanya menjalankan perintah saja dari atasannya, dan atasannya lah yang memegang kendali penuh atas angkutan barang yang dimuat.

Hal lain yang peneliti temukan dilapangan adalah alasan angkutan semen

PT.Conch sehingga berani melanggar aturan mengenai angkutan jalan. Mereka tahu bahwa mereka salah, namun mereka tetap saja melakukan pelanggaran tersebut. Hal ini menimbulkan kecenderungan bahwa ada aktor yang memiliki *power* atau kekuatan atas kegiatan yang mereka lakukan. Sehingga angkutan semen ini sulit di mintai pertanggung jawaban secara cepat atas kerusakan jalan yang diakibatkan oleh angkutan tersebut.

Rendahnya Tanggung Jawab PT.Conch

PT.Conch dan perusahaan rekanannya yaitu perusahaan-perusahaan distributor angkutan semen, merupakan sektor privat dalam lingkaran konsep *good governance*, yang merupakan pula penyebab utama dari kerusakan jalan nasional. Seharusnya sektor privat ini menjaga dan memberikan kontribusi yang baik terhadap lingkungan dimana mereka berada, bukan sebaliknya merusak lingkungan, karena mereka sudah mendapatkan keuntungan dari lingkungan tersebut.

Dari hasil wawancara kepada para informan, maka dapat di-simpulkan bahwa seharusnya yang bertanggung jawab penuh terhadap kerusakan jalan adalah



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

perusahaan rekanan dari PT.Conch. Karena angkutan dari perusahaan rekanan ini lah yang melintasi kelas jalan tidak sesuai dengan membawa muatan melebihi dari daya tahan jalan.

Dalam kasus angkutan semen PT.Conch ini sendiri peneliti pun sependapat dengan hasil penelitian terdahulu bahwa apapun alasannya, perusahaan harus memiliki tanggung jawab akibat kerusakan jalan yang disebabkan olehnya.

Demikian pula dengan perusahaan PT.Conch itu sendiri, meskipun dari hasil penelitian yang dilakukan, PT.Conch selalu mem-punyai alasan untuk menghindari dari tanggung jawab perusahaan, namun seharusnya PT.Conch pun memiliki porsi tanggung jawab yang sama. Karena perusahaan distributor angkutan semen tersebut masih berada dibawah kendali dari perusahaan induk atau utamanya yaitu PT.Conch. Dan seyogyanya PT.Conch dapat bersikap tegas terhadap perusahaan rekanannya, yaitu apabila perusahaan rekanan tersebut melanggar aturan atau kesepakatan maka terdapat sanksi atau hukuman atas pelanggaran tersebut yang dilakukan oleh kebijakan internal antar perusahaan

PT.Conch dan perusahaan dsitributor angkutan semen. Dengan adanya ketegasan dan kesepakatan tersebut peneliti meyakini kerusakan jalan yang ditimbulkan oleh angkutan semen PT.Conch akan segera mendapatkan respon dari perusahaan rekanan tersebut.

Konsistensi Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Mengenai Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan sebuah kebijakan yang termasuk kedalam kelompok atau jenis kebijakan yaitu *regulatory policies* (Islamy, 2003). Kebijakan tersebut mempunyai sifat mengurangi kebebasan seseorang atau sekelompok orang untuk berbuat atau bertindak sesuatu.

Pasal 125 menjelaskan bahwa pengemudi kendaraan bermotor angkutan barang, wajib untuk menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan. Penggunaan kelas jalan yang tidak sesuai dengan isi muatan angkutan semen PT.Conch, merupakan suatu kendala yang selalu menghalangi pelaksanaan aturan penertiban lalu lintas. Hal ini sebagaimana yang diungkapkan dalam teori Mazmanian & Sabtier (dalam



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

Wahab, 2008) bahwa berhasil atau tidaknya sebuah implementasi kebijakan publik akan dipengaruhi oleh 3 (tiga) hal, di antaranya adalah tingkat kesulitan masalah yang dihadapi dalam implementasi. Kesulitan yang di-hadapi oleh para implementasi kebijakan ini tergolong sangatlah sulit dan rumit, karena masalah yang ditimbulkan dari mengindahkan peraturan pengguna jalan oleh angkutan semen PT.Conch berdampak luas pada masalah sosial yang tidak hanya dirasakan oleh pengguna jalan, tapi juga masyarakat yang berada di sekitar lintasan jalan tersebut.

Tidak hanya sampai pada dampak sosial yang ditimbulkan, bahkan konsistensi para implementor kebijakan pun dipertanyakan. Hal ini akibat dari desakan demonstrasi-demonstrasi yang dilakukan oleh masyarakat sebagai bagian dari aktor kebijakan yang menuntut adanya ketegasan dari pemerintah daerah yang seakan tidak berdaya untuk menanggulangi masalah yang terjadi, karena para implementor selalu memiliki kendala pada implementasi kebijakan ini yaitu selalu berbenturan pada keterbatasan wewenang antar implementor kebijakan publik.

Sebagai aktor kebijakan publik, pemerintah memiliki peranan yang penting dalam regulasi yang dijalankan. Kendala yang dihadapi dalam implementasi kebijakan ini antara lain rambu-rambu jalan dirasa masih kurang, perlunya jembatan timbang untuk mempermudah melakukan pengukuran muatan barang angkutan. Dan yang terakhir adalah penggunaan angkutan dengan nomor plat Jakarta, sehingga surat ijin angkut pun atau yang dinamakan KIR juga diterbitkan oleh dinas perhubungan dari pusat (Jakarta).

Berdasarkan apa yang disampaikan oleh Thomas R.Dye dan David Easton mengenai peran pemerintah atau negara sebagai aktor kebijakan publik, dalam masalah yang ditimbulkan oleh angkutan semen PT.Conch seharusnya pemerintah yaitu pemerintah daerah, aparat kepolisian, dinas perhubungan, DPRD Kab. Tabalong dan unsur pemerintahan terkait lainnya, mempunyai kewenangan tunggal untuk mengatur angkutan semen agar mentaati peraturan sebagai pengguna jalan.

Dukungan Publik

Dukungan publik merupakan respon yang diberikan oleh aktor kebijakan



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

publik dalam melihat masalah sosial yang sedang terjadi.

Sudah seharusnya ada kesiapan terlebih dahulu sebelum disetujuinya pendirian pabrik semen PT.Conch di Kabupaten Tabalong. Harus betul-betul dikaji peraturan maupun dampak-dampak yang terjadi akibat pendirian perusahaan tersebut. Seperti halnya yang terjadi kerusakan jalan disepanjang lintasan angkutan semen yang merusak infrastruktur di Kabupaten Tabalong, ketika diminta pertanggungjawaban PT.Conch tidak mengetahui tentang kerusakan jalan tersebut. Para aktor kebijakan publik maupun masyarakat sebetulnya sangat terbuka terhadap keberadaan PT.Conch, hanya saja dengan syarat jangan mengganggu atau menimbulkan masalah pada masyarakat. Demikian pula tindakan Pemerintah Daerah sudah cukup responsif untuk mengatasi masalah sosial yang terjadi akibat keberadaan dari PT.Conch. Seperti dilakukannya perbaikan jalan-jalan yang rusak, dengan menutup lubang-lubang jalan meskipun bersifat sementara, namun lebih lanjut Pemerintah Daerah juga mengupayakan perbaikan jalan yang lebih permanen kepada pihak Provinsi.

Hambatan yang diterima perusahaan baik itu secara langsung, maupun tidak langsung yaitu melalui media massa. Media massa dalam hal ini berperan sangat penting dalam menghubungkan antara pemerintah, sektor privat dan masyarakat. Media massa dalam hal ini lebih cenderung sebagai media pembentuk opini masyarakat terkait masalah sosial yang ditimbulkan oleh PT.Conch.

Hambatan yang diberikan kepada PT.Conch adalah bentuk protes ataupun bentuk dari ke-tidaksukaan masyarakat sebagai aktor kebijakan publik dalam lingkaran *good governance*, karena *human interest* merupakan faktor terkuat yang saat ini mempengaruhi baik buruknya dan tercapai atau tidaknya sebuah negara dan pemerintahannya yang baik.

Keterlibatan *human interest* antara lain berupa partisipasi dalam pelaksanaan sebuah kebijakan. Partisipasi tidak selalu berarti ikut serta secara langsung tetapi partisipasi merupakan suatu proses yang secara terus menerus, mulai dari partisipasi yang paling rendah dimana masyarakat mempunyai kesempatan untuk menerima informasi saja. Kemudian meningkat ke tahap yang lebih tinggi seperti berdiskusi

Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

dan ikut serta menanggapi pemmasalahan sosial yang terjadi.

Sebagaimana eksistensi keberadaan sebuah perusahaan akan dipengaruhi oleh lingkungannya. Maka dari itu seharusnya perusahaan PT.Conch beserta perusahaan-perusahaan rekanan-nya dapat beradaptasi dan memberikan dampak positif pada lingkungan dimana perusahaan tersebut menjalankan kegiatan. Karena ketika lingkungan merasa senang terhadap keberadaan perusahaan, maka lingkungan akan mendukung kegiatan perusahaan tersebut. Namun ketika lingkungan tidak senang dengan keberadaan perusahaan, maka masyarakat sebagai bagian dari aktor kebijakan publik mempunyai pengaruh yang sangat kuat untuk mampu mendesak pemerintah daerah maupun pemerintah pusat agar mencabut perijinan dan segala kegiatan PT.Conch yang berada di Kabupaten Tabalong.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dikemukakan, mulai dari implementasi kebijakan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 oleh para implementor, masalah kerusakan jalan, sampai pada respon publik terhadap

masalah sosial tersebut. Maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

Implementasi kebijakan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilaksanakan di Kabupaten Tabalong terhadap angkutan semen yang melanggar peraturan, dirasa masih kurang efektif. Hal tersebut dikarenakan masih terdapat beberapa kendala yang menjadi hambatan bagi implementor. Antara lain adanya keterbatasan wewenang antara pelaksana kebijakan, serta kurangnya fasilitas penunjang seperti tidak adanya jembatan timbang dalam melaksanakan peraturan tersebut.

Pelanggaran aturan yang dilakukan oleh angkutan semen adalah mengangkut barang melebihi kapasitas yang seharusnya, sehingga mengakibatkan ketidaktahanan kondisi jalan. Yang mengakibatkan jalan menjadi rusak hingga berlubang. Namun mengetahui hal tersebut pihak PT.Conch maupun perusahaan angkutannya (rekanan) tidak menanggapi secara serius terhadap masalah yang ditimbulkan. Hal ini terlihat dari tidak adanya upaya tanggung jawab yang dilakukan oleh PT.Conch maupun perusahaan rekanannya, karena perusahaan



Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

beranggapan bahwa kerusakan jalan nasional yang terjadi tidak hanya semata karena angkutan semen PT.Conch.

Melihat masalah sosial yang terjadi karena angkutan semen PT.Conch, maka para aktor kebijakan publik memberikan tanggapan melalui penyampaian aspirasi-aspirasi untuk meminta pertanggung jawaban kepada pihak perusahaan. Dan juga penyampaian aspirasi kepada pemerintah agar melakukan tindakan yang seharusnya dapat mengatasi pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan semen tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. (2006). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Anttiroiko, Ari-Veikko. (2004). Introduction to Democratic E-Governance, pada Matti, Malkia, Ari-Veikko and Reijo Svolainen (eds), *E-Transformation in Governance: New Directions in Government and Politics*. Hershey: Idea Group Publishing.
- Dewi, Kinorika. (2007). Corporate Social Responsibility dan Pengaruhnya pada Good Corporate Image. *Jurnal Ekonomi*. Vol.10, No.3B.
- Hadi, Nor. (2011). *Corporate Social Responsibility*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Idrus, Muhammad. (2009), *Metode Penelitian Ilmu Sosial Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Jakarta: Erlangga.
- Junef, Muhar. (2014). Perilaku Masyarakat Terhadap Operasi Bukti Pelanggaran (Tilang) Dalam Berlalu Lintas. *E-Journal Widya Yustisia*. Vol.1, No.1, p. 52-60.
- Nawawi, Ismail. (2009). *Public Policy (Analisis, Strategi Advokasi Teori Dan Praktek)*. Surabaya: ITS Press.
- Prasojo, Eko. (2003). Agenda Politik dan Pemerintahan di Indonesia: Desentralisasi Politik, Reformasi Birokrasi dan Good Governance. *Bisnis & Birokrasi*. Vol.XI, No.1.
- Subarsono (2015). *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, Teori dan Aplikasi)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Administrasi Dilengkapi Dengan Metode R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Schwab, B and D Kubler. (2001). Metropolitan Governance and the democratic deficit: Theoretical Issues and Empirical Findings. *Paper in Conference Area-based initiatives in contemporary urban policy*, Copenhagen, May 2001.
- Thoha, Miftah. (2008). *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Web : <http://jurnal.stiatabalong.ac.id>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009
*Tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan.*