

Efektivitas Peraturan Bupati Tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang pada Ruas Jalan di Wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang

Meiliya Pratiwi¹

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Indonesia
6661200049@untirta.ac.id

Leo Agustino²

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Indonesia
leoagustino@untirta.ac.id

Ima Maisaroh³

Program Studi Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, Serang, Indonesia
Ima.maisaroh@untirta.ac.id

ABSTRACT

This study focuses on Regent Regulation Number 12 of 2022 concerning restrictions on operational hours of goods vehicles on roads in Tangerang Regency, but the researcher focuses the research locus in Jayanti District, Tangerang Regency. The problems found were the large number of traffic accidents due to trucks, violations committed by truck drivers, lack of supervision from stakeholders on duty, and less massive socialization to the community, especially drivers. The purpose of the study was to assess the effectiveness of the regulations so that they can be used as evaluation material to be improved and considered in the future. The theory used is the theory of policy effectiveness by Richard Matland (in Nugroho, 2020) with five indicators, namely policy accuracy, implementation, targets, environment and process. This study uses a quantitative research method with a survey research type according to Creswell (2016). Data collection using a questionnaire distributed to 242 respondents who were the research sample. Data analysis was carried out by testing validity, normality, reliability and hypothesis using SPSS 26 for windows. Using a minimum effectiveness ratio scale according to Mahmudi (2016) of 75%. Based on the test conducted, the research results obtained with a percentage of 61%, which is less than the minimum effective ratio scale, it can be assessed that the Regent Regulation is ineffective, this is because there is no article containing the type of sanctions for violators of the regulations that are firm and deterrent, the many violations committed by goods vehicle drivers are partly due to the lack of coordination and good communication between government agencies and private companies that operate goods vehicles, the lack of routine and strict supervision by supervisory officers, the lack of socialization to the community, especially truck drivers, regarding the implementation of regulations and also the importance of orderly traffic.

Keywords: Effectiveness, Regent Regulation, Goods Vehicles, Jayanti District, Tangerang Regency

LATAR BELAKANG

Pembukaan UUD 1945 merupakan sumber hukum tertinggi di NKRI memiliki tujuan yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, harus ada usaha yang dilakukan, usaha tersebut tidak hanya oleh pemerintah tetapi juga harus ada andil dari masyarakat Indonesia agar tujuan tersebut dapat tercapai. Salah satu aspek penting agar terwujudnya tujuan negara tersebut yaitu jalan, jalan merupakan salah satu infrastruktur penting sebagai jalur akomodasi di berbagai sektor. Jalan merupakan penghubung antar provinsi, kota, kabupaten ataupun desa. Memiliki peranan penting dalam mewujudkan perkembangan yang merata dan seimbang antar tiap daerah di Indonesia sebagai upaya dalam merealisasikan pembangunan di tingkat daerah maupun nasional.

Jalan sebagai salah satu akses mobilitas tentunya akan sering digunakan oleh masyarakat sehingga jalan tersebut harus menciptakan keamanan, kenyamanan, kelancaran dan keselamatan penggunaannya. Untuk dapat terciptanya hal tersebut, maka perlu adanya pengaturan, pengendalian, serta pengawasan dari pihak pemerintah terkait. Khususnya pada kendaraan muatan yang bertonase berat, yang saat ini kerap kali menimbulkan berbagai permasalahan lalu lintas dan jalan. Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan pada prinsip transparansi, akuntabilitas, keberlanjutan, partisipasi, efisiensi, dan efektivitas. Sesuai dengan ketentuan Pasal 13 UU No.23 Tahun 2015, pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional. Pembagian kewenangan pemerintah tersebut bertujuan agar pengawasan, pamantauan, dan pengendalian kebijakan menjadi terdesentralisasi sehingga menghasilkan pemerataan pada tiap daerah otonom.

Agar upaya dalam menertibkan, memberikan keamanan serta kenyamanan dapat berjalan dengan maksimal, sesuai dengan Pasal 18 ayat 1 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 yang menyebutkan bahwa “Negara Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan Undang-Undang”. Atas dasar Undang-Undang tersebut maka Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang dalam upaya menertibkan lalu lintas dan keselamatan masyarakat di jalan membuat Peraturan Daerah yaitu Perbup No. 12 Tahun 2022 tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang Pada Ruas Jalan di Wilayah Kabupaten Tangerang. Sebagaimana yang tertera dalam Peraturan Bupati No. 12 Tahun 2022 tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang Pada Ruas Jalan di Wilayah Kabupaten Tangerang yang merupakan hasil evaluasi pelaksanaan ketentuan Peraturan Bupati No. 47 Tahun 2018 tentang Perubahan atas Peraturan Bupati No. 46 Tahun 2018 tentang

Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang pada Ruas Jalan di Wilayah Kabupaten Tangerang pada pasal 3 ayat 1 menerangkan bahwa waktu operasional kendaraan angkutan barang dari pukul 22.00 WIB sampai dengan pukul 05.00 WIB yang diberlakukan pada ruas-ruas jalan di wilayah Daerah dan dikecualikan untuk ruas Jalan Tol. Pembatasan kendaraan angkutan barang yang dimaksudkan tersebut adalah untuk kendaraan angkutan barang bermuatan dan tidak bermuatan khusus tambang, kendaraan yang disebutkan tersebut wajib menjaga kebersihan jalan yang dilalui, memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dan juga mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Tabel 1. Kasus lakalantas di Provinsi Banten tahun 2022

No	Wilayah	Jumlah kasus	Korban meninggal dunia
1.	Polres Serang	358 kasus	163 jiwa
2.	Polres Serang Kota	331 kasus	119 jiwa
3.	Polres Pandeglang	134 kasus	86 jiwa
4.	Polres Lebak	121 kasus	111 jiwa
5.	Polres Tangerang	403 kasus	173 jiwa

Sumber: Polda Banten, 2022

Berdasarkan tabel data kasus lakalantas di atas, dapat dilihat bahwa wilayah Tangerang merupakan wilayah dengan jumlah kasus lakalantas dan korban meninggal dunia tertinggi di antara wilayah lainnya, yaitu dengan total jumlah kasus 403 kasus dan korban meninggal dunia hingga 173 jiwa dalam tahun 2022, maka dengan dibuatnya Peraturan Daerah tentang pembatasan waktu operasional kendaraan berat tersebut adalah sebagai salah satu upaya Pemerintah Daerah Kabupaten Tangerang untuk mewujudkan keamanan, kenyamanan, kelancaran serta keselamatan pengguna jalan. Jam operasional yang ditetapkan Pemerintah Kabupaten Tangerang tersebut mempertimbangkan jam-jam padat atau sibuk, seperti pada jam berangkat atau pulang kerja dan sekolah. Hal tersebut dilakukan agar tidak menambah resiko kemacetan dan kepadatan lalu lintas akibat truk-truk bermuatan besar dan juga sebagai salah satu upaya untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas, ditambah polusi yang disebabkan oleh truk tersebut mengganggu masyarakat yang tinggal diruas jalan raya yang seringkali dilewati oleh truk bertonase berat.

Namun pada saat peneliti melakukan observasi langsung kenyataan di lapangan setelah diberlakukannya Peraturan Daerah tersebut masih banyak truk bertonase berat melintasi ruas jalan wilayah Kabupaten Tangerang di luar waktu operasional yang telah ditetapkan. Menurut data dari Dinas Perhubungan, di tahun 2023 ada 5.966 truk bertonase berat yang diputarbalikkan untuk tidak melintasi ruas jalan wilayah Kabupaten Tangerang di luar waktu operasional yang telah ditetapkan.

Gambar 1. Pelanggaran Truk Yang Beroperasi di Luar Waktu Operasional

Sumber: Peneliti 2024

Tabel 1. Data Pelanggaran Truk Bertonase Berat di Ruas Jalan Wilayah Kabupaten Tangerang

No	Tahun	Jumlah
1.	2022	6.818
2.	2023	5.966
	TOTAL	12.784

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Tangerang, 2023

Walau terlihat dari data tersebut jumlah truk bertonase berat yang melanggar dari tahun 2022 hingga 2023 berkurang, namun data tersebut masih menunjukkan pada angka yang cukup tinggi dan permasalahan lalu lintas di jalan masih banyak diakibatkan oleh kendaraan bertonase berat yang melintasi ruas jalan wilayah Kabupaten Tangerang,

sehingga mengakibatkan kenaikan kasus lakalantas yang terjadi yang sebelumnya di tahun 2022 sebanyak 403 kasus di tahun 2023 menjadi 439 kasus. Menurut keterangan dari Kapolresta Tangerang, Kombes Pol Sigit Dany Setiyono pada Kamis, 28 Desember 2023 dilansir pada laman berita banten.antaranews.com “wilayah rawan kecelakaan yang ada di wilayah Kabupaten Tangerang terdapat di tiga jalan, yaitu: jalur nasional Serang – Tangerang tepatnya di Jayanti, Balaraja dan Cikupa.”

Tabel 2. Data kasus lakalantas di wilayah Tangerang

No	Tahun	Jumlah kasus
1.	2022	403 kasus
2.	2023	439 kasus

Sumber: Polresta Tangerang, 2023

Tabel 3. Data kasus lakalantas per kecamatan di Kabupaten Tangerang akibat truk

No	Wilayah	Jumlah kasus	
		April 2022-2023	April 2023-2024
1.	Jayanti	9 kasus	15 kasus
2.	Balaraja	22 kasus	63 kasus
3.	Cikupa	16 kasus	41 kasus

Sumber: Polresta Tangerang, 2024

Dari ketiga wilayah jalan yang rawan kecelakaan tersebut, menurut data dari Polresta Tangerang, lakalantas akibat truk banyak terjadi di setiap daerah rawan kecelakaan tersebut mengalami peningkatan, pada wilayah Jayanti mengalami peningkatan kasus sebesar 66,67%, Balaraja 186,36% dan Cikupa 156,25% pada periode April 2022-2023 dan periode April 2023-2024. Berdasarkan persentase yang telah peneliti hitung, maka peneliti tertarik untuk memilih wilayah kecamatan Jayanti, Kabupaten Tangerang sebagai *locus* penelitian, dikarenakan tingkat persentase kenaikan kasus lakalantas lebih rendah dibandingkan dengan 2 wilayah rawan kecelakaan lainnya. Sehingga jika dilihat dari data tersebut Jayanti dalam kasus lakalantas akibat truk sudah lebih baik dari pada daerah lain, namun masih belum 100% efektif dikarenakan masih ada peningkatan pada tahun berikutnya sehingga peneliti tertarik untuk meneliti di daerah tersebut, sebenarnya apakah Perbup No. 12 Tahun 2022 tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang di wilayah Kab. Tangerang sudah berjalan efektif atau tidak. Hasil observasi dan data yang peneliti temukan di lapangan, maka peneliti mendapatkan beberapa permasalahan pada berjalannya Perbup tersebut, yaitu:

Gambar 1. Berita Lakalantas Akibat Truk di Kecamatan Jayanti



Sumber: Suarageram.co

Pertama, banyaknya kasus lakalantas yang terjadi hingga merenggut korban jiwa dan kemacetan akibat menumpuknya mobil barang di luar waktu operasional atau di jam sibuk. Banyaknya kasus lakalantas yang terjadi hingga merenggut korban jiwa hingga kian meningkat kasusnya dari tahun ke tahun, salah satu penyebabnya diakibatkan oleh truk bertonase berat. Dilansir dari Suarageram.co pada Minggu, 1 September 2023 pukul 13.08 WIB telah terjadi lakalantas di jalan raya serang KM. 34 Desa Sumur Bandung, Kecamatan Jayanti, Kabupaten Tangerang. Dialami oleh pengendara roda dua yang hendak berangkat kerja dan tiba-tiba mobil barang melaju dengan kecepatan tinggi lalu oleng di luar jalur hingga menabrak korban. Akibatnya, korban dilarikan ke RSUD Tobat dalam kondisi koma. Kejadian lakalantas ini terjadi di luar waktu operasional mobil barang.

Gambar 1. Berita Lakalantas Akibat Truk di Kecamatan Jayanti



Sumber: SINARBANTEN.ID

Berita kecelakaan lain yang disebabkan oleh truk bertonase berat dilansir dari SINARBANTEN.ID pada Selasa, 28 Februari 2023 pukul 17.00 WIB di Jalan Raya

Serang KM. 34 depan Perum Taman Cikande, Desa Cikande, Kecamatan Jayanti, Kabupaten Tangerang telah terjadi lakalantas akibat truk angkutan barang yang menewaskan seorang pengendara roda dua. Kronologis terjadinya lakalantas tersebut adalah ketika korban hendak berbelok ke arah Jakarta namun korban menabrak sebuah pembatas jalan kemudian terjatuh dan sebuah mobil truk melintas dan korban terlindas di bagian kepala dan meninggal di tempat kejadian. Kejadian tragis ini terjadi di luar waktu operasional mobil barang. Selain mengakibatkan kecelakaan, dari hasil observasi awal peneliti secara langsung bahwa truk bertonase berat masih seringkali melintas di luar waktu operasional yang telah ditetapkan, sehingga menyebabkan kemacetan panjang di beberapa titik seperti di daerah Legok, Balaraja, Pasar Kemis, Kuta Jaya, Kutabumi, Jatimulya, Kosambi, Pasar Cikupa, Pasar Gembong, Pertigaan Kawasan Industri, Kecamatan Jayanti, Bitung serta Curug.

Gambar 2. Kemacetan akibat truk



Sumber: Peneliti, 2024

Gambar 3. Berita Kerusakan Jalan Yang Menyebabkan Kemacetan Akibat Truk Bertonase Berat



Sumber: Tabloidskandal.com

Dilansir dari Tabloidskandal.com, Pada Sabtu, 4 Juni 2022, selepas pukul 05.00 WIB hingga malam hari sebelum pukul 22.00 WIB kendaraan berat banyak yang berlalu lalang di ruas jalan Legok. Akibatnya kemacetan tidak dapat dihindari lagi, khususnya di tiap simpang jalan. Bukan hanya kemacetan, jalan raya Legok yang menjadi akses utama ke pintu tol Jakarta-Tangerang tidak mampu menahan beban truk bertonase berat. Akibatnya, jalan yang terbuat dari beton hancur dan retak sehingga mengganggu mobilitas masyarakat yang melewati jalan tersebut. Selain menimbulkan kemacetan dan kerusakan

jalan, truk bertonase berat ini juga seringkali menjadi penyebab dari kecelakaan lalu lintas, dari contoh kedua kasus tersebut terjadi di luar jam operasional truk.

Kedua, banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh supir truk yang beroperasi diluar waktu operasional dan membawa muatan barang yang tidak tertutup dengan baik juga polusi udara akibat asap knalpot yang berakibat pada ketidaknyamanan pengguna jalan disekitarnya dan berbagai penyakit yang muncul. Hasil observasi dan wawancara awal peneliti kepada salah satu masyarakat yang tinggal di pinggir jalan, selain kasus kecelakaan, kemacetan lalu lintas dan rusaknya jalan akibat truk, permasalahan lain yang muncul akibat truk bertonase berat ini adalah polusi udara. Asap yang keluar dari knalpot truk menyebabkan polusi udara yang dapat menyebabkan berbagai persoalan penyakit seperti batuk, hingga sesak nafas. Selain itu juga muatan barang yang dibawa truk seringkali tidak diangkut dengan benar sehingga truk yang membawa muatan barang tambang seperti pasir, tanah, dan minyak banyak yang berceceran di jalan yang berakibat pada ketidaknyamanan dan ketidakamanan pengguna jalan yang melintas.

Gambar 4. Pelanggaran Truk Yang Tidak Membawa Muatan Barang Dengan Baik



Sumber: Peneliti, 2024

Menurut penuturan masyarakat banyak truk yang membawa muatan seperti pasir yang atap truknya tidak tertutup dengan baik sehingga serpihan pasir tersebut beterbangan dan mengganggu pengendara sekitar terlebih pengendara sepeda motor. Selain truk yang membawa pasir, truk yang membawa muatan oli juga kerap kali bocor sehingga tetesan olinya tersebar disepanjang jalan yang mengakibatkan jalanan licin dan dapat membahayakan pengguna jalan, banyak pengguna jalan khususnya pengguna sepeda motor yang tergelincir akibat jalanan yang licin disebabkan oli yang berceceran tersebut. Ketiga, kurang maksimalnya pengawasan terhadap truk yang beroperasi di luar waktu operasional. Pengawasan terhadap truk ini dilakukan hanya dari pukul 07.00 WIB hingga 17.00 WIB sehingga banyak truk yang mulai melintas di jalan pada pukul 18.00 WIB hingga sebelum waktu operasional, selain itu juga pengawasan tidak sepenuhnya dilakukan oleh stakeholder dengan memantau di sisi jalan, kelengahan dari petugas mengakibatkan banyak supir truk yang mencuri kesempatan untuk melanggar. Selain itu

juga, pengawasan ini banyak dilakukan oleh Dinas Perhubungan saja, sedangkan pada Perbup Pasal 8 mengatakan bahwa pengawasan dan pemantauan Perbup tersebut dilakukan juga oleh Tentara Nasional RI, Kepolisian RI, Satuan Polisi Pamong Praja, dan juga pihak kecamatan daerah setempat.

Gambar 5. Sosialisasi Peraturan Melalui Spanduk dan Media Sosial



SOSIALISASI MENGGUNAKAN SPANDUK



Sumber: Dishub Kab. Tangerang, 2024

Keempat, kurang massifnya sosialisasi Perbup kepada masyarakat, khususnya pada supir truk. Walau terlihat dari gambar diatas bahwa sosialisasi mengenai peraturan sudah dijalankan, akan tetapi berdasarkan hasil wawancara awal peneliti dengan pengemudi truk yang tetap beroperasi diluar waktu operasional pada Jum'at, 10 November 2023 adalah mereka belum mendapatkan sosialisasi yang komprehensif mengenai pelaksanaan Perbup, atas resiko dan akibat yang akan didapatkan apabila melanggar peraturan untuk dirinya sendiri dan masyarakat umum, mereka hanya menjalankan tugas sebagai supir yang dimandatkan perusahaannya agar dapat mengantarkan barang sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Peneliti juga mewawancarai salah satu masyarakat di Kecamatan Jayanti mengenai pelaksanaan Peraturan Bupati No. 12 Tahun 2022 tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang pada Senin, 09 September 2024 bahwa mereka belum mengetahui mengenai pemberlakuan Perda tersebut, sehingga dapat disimpulkan bahwa sosialisasi Perda ini belum tersebar dengan massif.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Richard Matland dalam Nugroho (2020:761-764) terdapat lima tepat yang perlu dipenuhi dalam hal keefektifan implementasi kebijakan, yaitu:

1. Ketepatan Kebijakan, yaitu apakah kebijakan tersebut sudah tepat dengan dinilai dari sejauh mana kebijakan yang ada telah bermuatan hal-hal yang memang memecahkan masalah yang hendak dipecahkan dan apakah kebijakan tersebut sudah dirumuskan sesuai dengan karakter masalah yang hendak dipecahkan dan apakah kebijakan tersebut dibuat oleh lembaga yang mempunyai kewenangan (misi kelembagaan) yang sesuai dengan karakter kebijakannya.
2. Ketepatan Pelaksanaan, dalam proses pelaksanaannya kebijakan memiliki actor implementasi kebijakan, ada tiga lembaga yang dapat menjadi pelaksana, yaitu pemerintah, Kerjasama antara pemerintah-masyarakat atau swasta, atau implementasi kebijakan yang diswastakan (*privatization atau contracting out*).
3. Ketepatan Target, yaitu berkenaan dengan apakah target yang diintervensi sesuai dengan yang direncanakan, apakah tidak ada tumpang tindih dengan intervensi lain, atau tidak bertentangan dengan intervensi kebijakan lain, dan apakah intervensi implementasi kebijakan bersifat baru atau memperbaharui implementasi kebijakan sebelumnya. Banyak kebijakan yang tampaknya baru namun pada prinsipnya mengulang kebijakan lama dengan hasil yang sama tidak efektifnya dengan kebijakan sebelumnya.
4. Ketepatan Lingkungan, yaitu lingkungan yang paling menentukan yang terdiri dari lingkungan kebijakan dan lingkungan eksternal kebijakan. Lingkungan kebijakan yaitu interaksi di antara lembaga perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dengan lembaga lain yang terkait. Lingkungan eksternal yang terdiri dari persepsi publik akan kebijakan dan implementasi kebijakan yang berkenaan dengan interpretasi dari lembaga-lembaga strategis dalam masyarakat, seperti media massa, kelompok penekan, dan kelompok kepentingan dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan dan individu tertentu yang mampu memainkan peran penting.
5. Ketepatan Proses, yang terdiri dari tiga proses yaitu *policy acceptance*, publik memahami sebagai sebuah aturan main yang diperlukan untuk masa depan dan di pemerintah memahami sebagai tugas yang harus dilaksanakan. *Policy adoption*, publik menerima sebagai sebuah aturan main yang diperlukan untuk masa depan dan pemerintah menerima sebagai tugas yang harus dilaksanakan. *Strategic readiness*, publik siap melaksanakan atau menjadi bagian dari kebijakan dan birokrat siap melaksanakan atau menjadi pelaksana kebijakan.

Dengan demikian, dalam meneliti tingkat efektivitas kebijakan dapat dinilai dengan mengukur tingkat efektivitas pada tiap ketepatan kebijakan, pelaksanaan, target, lingkungan dan proses. Pada penelitian ini, menggunakan lima indikator yang dikemukakan Richard Matland tentang efektivitas kebijakan dalam membantu peneliti untuk menilai tingkat efektivitas kebijakan yang diteliti dalam penelitian.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dengan jenis penelitian survei (*survey research*) menurut Creswell (2016), analisis ini juga dilakukan dengan pengujian hipotesis deskriptif. Variabel yang digunakan peneliti pada penelitian ini adalah variabel bebas (*independent variable*). Adapun instrumen penelitian yaitu kuesioner yang digunakan dalam proses pengumpulan data dalam menilai variabel yang akan diteliti. Skala pengukuran yang digunakan yaitu skala likert dengan nilai 4 untuk jawaban sangat setuju, 3 untuk jawaban setuju, 2 untuk jawaban tidak setuju dan 1 untuk jawaban sangat tidak setuju. Selain menggunakan kuesioner, dalam teknik pengumpulan data peneliti juga melakukan studi dokumentasi, studi literatur dan observasi.

Sampel yang digunakan dalam penelitian yaitu berasal dari populasi yang dipilih dengan teknik *random sampling*. Jumlah sampel yang digunakan ditentukan dengan perhitungan menggunakan rumus Slovin yaitu $n = \frac{N}{1+Ne^2}$. Adapun teknik pengolahan data pada penelitian ini yaitu dengan *editing*, *coding* dan *tabulating* setelah dilakukan teknik pengolahan data, dalam proses analisis data peneliti melakukan uji validitas, uji reliabilitas dengan rumus $r_i = \left[\frac{k}{k-1} \left[1 - \sum \frac{\sigma h^2}{\sigma_1^2} \right] \right]$, uji normalitas Kolmogorov-Smirnov dan uji hipotesis dengan rumus Uji-t yaitu $t = \frac{\bar{x} - \mu_0}{\frac{s}{\sqrt{n}}}$.

HASIL DAN PEMBAHASAN

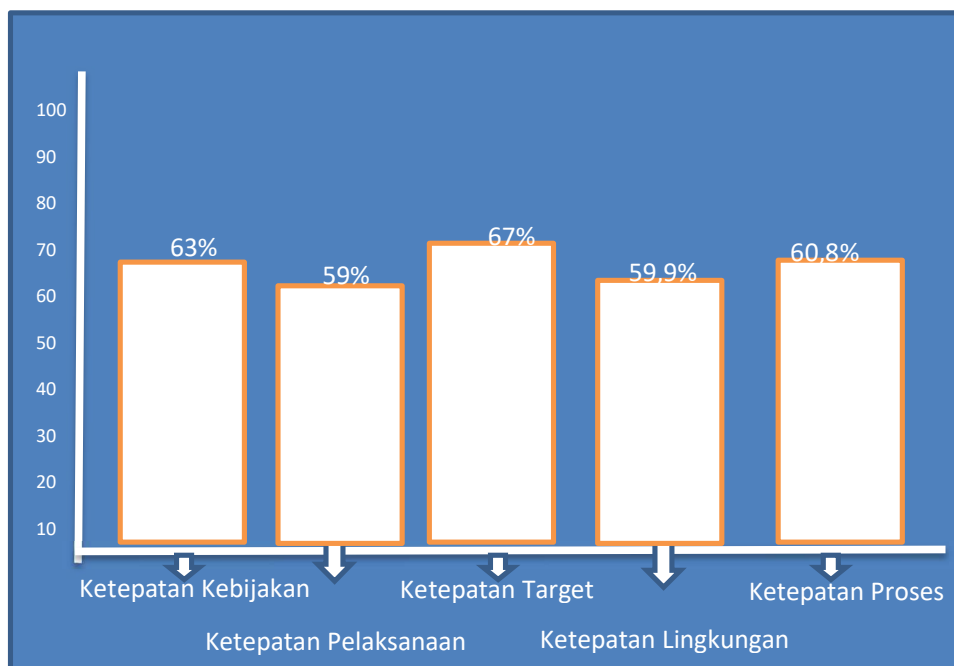
Berdasarkan hasil data yang diperoleh dapat dinilai bahwa efektivitas peraturan bupati tentang pembatasan waktu operasional mobil barang di ruas jalan wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang yaitu tidak efektif, hal ini sesuai dengan hasil pernyataan yang dinyatakan oleh responden atas variabel efektivitas kebijakan yaitu skor ideal yang mengacu pada skala likert maka skor ideal sebesar $4 \times 242 \times 41 = 39.688$. Sedangkan hasil kuesioner pengumpulan data dalam penelitian ini adalah sebesar 24.135. Dengan demikian nilai efektivitas peraturan bupati tentang pembatasan waktu operasional mobil barang di ruas jalan wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang adalah $24.135 : 39.688 = 0,61$ atau dalam persentase yaitu sebesar 61%. Maka, dari hasil perhitungan tersebut dinilai bahwa efektivitas peraturan bupati tentang pembatasan waktu operasional mobil barang di ruas jalan wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang sebesar 61% dan termasuk kategori tidak efektif.

Hasil dari pengujian hipotesis dapat dijelaskan bahwa “Efektivitas Peraturan Bupati Tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang di Ruas Jalan Wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang mencapai angka 61%” dari minimal skala rasio yang dihipotesiskan yaitu 75%, maka efektivitas peraturan bupati dalam mengatasi permasalahan waktu operasional mobil barang dinilai tidak efektif. Dalam menguji hipotesis pada penelitian ini peneliti melakukan uji rumus t-test satu sampel dengan uji pihak kanan dengan taraf kesalahannya yaitu $\alpha = 5\%$ (0,05) digunakan pada uji satu pihak

(one tail test). Berdasarkan rumus tersebut, didapati bahwa t_{hit} lebih kecil dari t_{tabel} ($-32,36 < 1.661$) dan jatuh pada daerah penerimaan H_0 , maka hipotesis H_0 diterima dan H_a ditolak.

Berdasarkan hasil uji validitas yang telah peneliti lakukan, dapat diketahui bahwa seluruh instrumen yang digunakan valid, dikarenakan r-hitung lebih besar dari r-tabel sebesar 0,330 dengan taraf signifikansi 10%. Selanjutnya peneliti melakukan uji reliabilitas dengan menggunakan rumus Alpha Cronbach diukur berdasarkan skala Alpha Cronbach 0 sampai 1. Kuesioner dapat dikatakan reliable jika nilai Cronbach alpha $>0,6$. Instrumen penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dinyatakan reliabel, dikarenakan nilai Alpha Cronbach sebesar 0,867 yaitu lebih dari 0,6. Berdasarkan hasil pengujian yang telah dilakukan oleh peneliti pada penelitian ini, efektivitas peraturan bupati tentang pembatasan waktu operasional mobil barang di ruas jalan wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang dinilai tidak efektif, dengan hasil perhitungan yaitu sebesar 61%, dengan uraian sebagai berikut:

Grafik 4.1 Efektivitas Peraturan Bupati Tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Barang di Ruas Jalan Wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang



Sumber: Hasil Pengolahan Data Oleh Peneliti, 2025

Berdasarkan grafik, indikator yang menunjukkan persentase paling rendah yaitu indikator ketepatan pelaksanaan, dan paling tinggi yaitu pada indikator ketepatan target. Berdasarkan hasil penelitian mengenai efektivitas kebijakan pembatasan waktu operasional mobil barang di ruas jalan wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang besar persentase pada tiap indikatornya berada di angka 59 – 67% sehingga dinilai tidak efektif. Dengan persentase terendah pada indikator ketepatan pelaksanaan yang berisi

pelaksanaan kebijakan, pengawasan dan penegakan kebijakan dan kerjasama antara pemerintah dan swasta.

Masyarakat menilai bahwa pada proses pelaksanaan, pengawasan dan penegakan kebijakan yang seharusnya dilakukan atas kerjasama antara lembaga pemerintah sebagai pembuat, penegak dan pengawas kebijakan dengan lembaga swasta sebagai implementator atau sasaran kebijakan tidak bekerjasama dengan baik. Dikarenakan pada kebijakan tersebut, mobil barang yang dimiliki atau dioperasikan oleh pihak swasta tidak mematuhi aturan yang telah diberlakukan. Masih banyak mobil barang yang melintas di ruas jalan diluar waktu operasional sehingga masyarakat tidak merasakan manfaat dari adanya kebijakan ini. Selain itu juga, di dalam kebijakan yang diteliti dalam penelitian ini tidak dicantumkan besar atau jenis sanksi kepada instansi swasta yang melanggar. Sehingga tidak adanya sanksi tegas oleh pemerintah kepada pelanggar membuat pelanggar tidak merasa jera dan terus melakukan kesalahannya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai efektivitas peraturan bupati tentang pembatasan waktu operasional mobil barang di ruas jalan wilayah Kecamatan Jayanti Kabupaten Tangerang, peneliti menyimpulkan bahwa tingkat efektivitas peraturan berjalan tidak efektif, karena berdasarkan perhitungan dari hasil pengujian yang telah dilakukan tingkat efektivitas hanya mencapai angka 61% yaitu kurang dari minimal rasio skala efektivitas yaitu 75%. Dalam menguji hipotesis pada penelitian ini didapati bahwa t_{hit} lebih kecil dari t_{tabel} ($-32,36 < 1.661$) dan jatuh pada daerah penerimaan H_0 , maka hipotesis H_0 diterima dan H_a ditolak. Ditemukan berbagai kendala yang mengakibatkan ketidakefektifan peraturan ini, di antaranya yaitu:

1. Tidak adanya pasal yang berisi jenis sanksi untuk para pelanggar peraturan yang bersifat tegas dan membuat jera. Sanksi yang diberikan oleh petugas pengawas hanya berupa tilang atau diputarbalikkan untuk kembali ke daerah asalnya saja.
2. Banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi mobil barang salah satunya diakibatkan oleh kurangnya koordinasi dan komunikasi yang baik antara lembaga pemerintah dengan perusahaan swasta yang mengoperasikan mobil barang.
3. Kurangnya pengawasan secara rutin dan ketat oleh petugas pengawas pada tiap titik pengawasan dan di waktu sebelum jam operasional ditetapkan, sehingga banyak mobil barang yang mencuri kesempatan untuk beroperasi diluar waktu yang telah ditetapkan akibat tidak adanya petugas yang mengawasi.
4. Kurangnya sosialisasi kepada masyarakat khususnya supir truk mengenai pemberlakuan peraturan dan juga pentingnya keselamatan, keamanan dan kenyamanan dalam menggunakan jalan. Sehingga supir truk abai terhadap peraturan yang telah ditetapkan dan tidak memperdulikan resiko apabila melanggar untuk diri sendiri maupun orang lain.

REFERENSI

Buku

- Creswell, John W. (2014). *Penelitian Kualitatif dan Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hardani, dkk. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu Group.
- Igrisa, Irawaty. (2022). *Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Tanah Air Beta.
- Makmur. (2015). *Efektivitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Nugroho, Riant. (2020). *Public Policy*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta.

Jurnal

- Gunawan, Fendri dkk. (2020). *Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kendaraan Angkutan Barang di Kota Pekanbaru Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009*. Journal of Islamic Law FAI, Vol.4 No. 2.
- Hairani, Muhammad. (2020). *Penggunaan Jalan Umum Untuk Angkutan Hasil Tambang (Studi di Kabupaten Banjar Provinsi Kalimantan Selatan)*. Universitas Islam Kalimantan.
- Hidayat, Ahmad Dodi & Bahrudin, Febrian Alwan. (2023). *Implementasi Peraturan Bupati Nomor 47 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Waktu Operasional Mobil Angkutan Tanah Pada Ruas Jalan Kecamatan Kresek Kabupaten Tangerang*. Jurnal Ilmu Sosial dan Pendidikan, Vol. 7 No.3, pp 2594-2600.
- Mawardi, Arie. (2016). *Implementasi Peraturan Nomor 36 Tahun 2013 Tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Di Dalam Wilayah Kota Pontianak*. Jurnal S-1 Ilmu Administrasi Negara. Vol 5 No. 4.
- Mokoginta, Raldy H dkk. (2021). *Efektivitas Penggunaan Aplikasi Klinik Aspirasi dan Layanan Pengaduan (KINALANG) Pada Era New Normal di Kota Kotabagu*. Jurnal Administrasi Publik, Vol. 7 No. 110.