

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10
TAHUN 2021 TENTANG PENGATURAN
OPERASIONAL TRUK BERMUATAN BERAT DI
KOTA MEDAN**

TUGAS AKHIR

Oleh :

SALSYAFANYA SANDI
2203100010

**Program Studi Ilmu Administrasi Publik
Konsentrasi Kebijakan Publik**

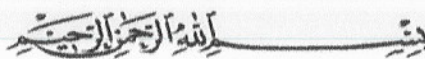


UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA
UTARA
MEDAN
2026**

BERITA ACARA BIMBINGAN TUGAS AKHIR



Telah selesai diberikan bimbingan dalam penulisan tugas akhir sehingga naskah tugas akhir ini telah memenuhi syarat dan dapat disetujui untuk dipertahankan dalam ujian tugas akhir, oleh:

Nama : SALSYAFANYA SANDI
NPM : 2203100010
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Judul Tugas Akhir : Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat Di Kota Medan

Medan, 6 April 2026

Pembimbing

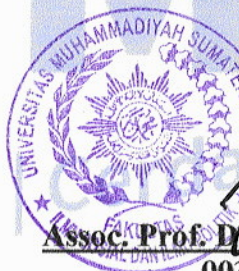
Rafieqah Nalan Rizky, S.Sos.,M.A
0104098703

Disetujui Oleh

Ketua Program Studi

Ananda Mahardika, S.Sos.,M.SP
0122118801

Dekan



Assoc. Prof. Dr. Arifin Saleh.,MSP
0030017402

UMSU
Unggul | Terpercaya

BERITA ACARA PENGESAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Tugas Akhir ini telah dipertahankan di depan Tim Penguji Ujian Tugas Akhir Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara:

Nama : SALSYAFANYA SANDI
NPM : 2203100010
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Pada Hari, tanggal : Kamis, 9 April 2026
Waktu : Pukul 08.15 WIB s/d 15.00 WIB

TIM PENGUJI

PENGUJI I : Assoc. Prof. Dr. Siti Hajar, S.Sos.,M.SP

PENGUJI II : Ananda Mahardika, S.Sos.,M.SP

PENGUJI III : Rafieqah Nalar Rizky, S.Sos.,M.A

Sue
(.....)

Ananda
(.....)

Rafieqah
(.....)

PANITIA PENGUJI

Ketua

Sekretaris

Arifin Saleh
Assoc. Prof. Dr. Arifin Saleh.,MSP

Abrar Adhani
Assoc. Prof. Dr. Abrar Adhani.,M.I.Kom

Unggul | Cerdas | Terpercaya

PERNYATAAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan ini saya, **Salsyafanya Sandi**, NPM 2203100010 menyatakan dengan sungguh-sungguh:

1. Saya menyadari bahwa memalsukan karya ilmiah dengan segala bentuk yang dilarang undang-undang, termasuk pembuatan karya ilmiah oleh orang lain dengan sesuai imbalan atau memplagiat atau menjiplak atau mengambil karya orang lain adalah tindakan kejahatan yang harus dihukum menurut undang-undang yang berlaku.
2. Bahwa tugas akhir ini adalah hasil karya dan tulisan saya sendiri, bukan karya orang lain, atau karya plagiat atau karya jiplakan dari karya orang lain.
3. Bahwa di dalam tugas akhir ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh keserjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar Pustaka.

Bila dikemudian hari terbukti pernyataan ini tidak benar, saya bersedia tanpa mengajukan banding menerima sanksi:

1. Tugas Akhir saya ini beserta nilai-nilai hasil ujian tugas akhir saya dibatalkan.
2. Pencabutan kembali agar keserjanaan yang telah saya peroleh, serta pembatalan dan penarikan ijasah sarjana dan transkrip nilai yang telah saya terima.

Medan, 27 April 2026

Yang menyatakan



SALSYAFANYA SANDI

KATA PENGANTAR



Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah puji syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat, karunia serta hidayah-Nya. Sholawat serta salam tidak lupa dipanjatkan kepada junjungan kita Rasulullah, Nabi besar Muhammad S.A.W yang syafaatnya sangat diharapkan di Yaumul Akhir nanti. Atas ridho dan kehendak Allah pula, peneliti dapat menyelesaikan tugas akhir yang berjudul **“Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat Di Kota Medan”**, sebagai persyaratan memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik (S.AP) pada Program Studi Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Dalam penyusunan tugas akhir ini peneliti banyak mendapatkan bantuan, dukungan dan kerjasama dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini peneliti mengucapkan terimakasih untuk yang paling istimewa kepada Ibunda saya Yera Citra dan Tok Amak Nurliana serta Ayahanda Salis Sandi yang selalu memberikan nasehat, perhatian dan kasih sayang serta telah menjadi donatur tetap peneliti selama menempuh pendidikan. Membuat peneliti merasa bersyukur telah memiliki keluarga yang luar biasa.

Selain itu, penulis juga mengucapkan terimakasih banyak kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan tugas akhir ini, peneliti menyadari sepenuhnya bahwa tugas akhir ini tidak akan mungkin terselesaikan

tanpa petunjuk dan bimbingan serta arahan dari berbagai pihak. Untuk itu dengan segala kerendahan hati peneliti ucapkan terimakasih sebanyak-banyaknya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
2. Bapak Assoc. Prof. Dr. Arifin Saleh, S.Sos.,MSP selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
3. Bapak Assoc. Prof. Dr. Abrar Adhani, S.Sos.,M.I.Kom selaku Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
4. Ibu Assoc. Prof. Dr. Hj. Yurisna Tanjung, M.AP selaku Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
5. Bapak Ananda Mahardika, S.Sos.,MSP selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
6. Bapak Dr. Jehan Ridho Izharsyah, S.Sos.,M.Si selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
7. Ibu Rafieqah Nalar Rizky, S.Sos., M.A selaku Dosen Pembimbing peneliti yang selalu memberikan arahan dan waktu kepada peneliti dalam menyelesaikan tugas akhir

8. Seluruh Bapak dan Ibu dosen beserta staf pegawai Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah memberikan pelajaran dan informasi selama masa perkuliahan
9. Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M selaku KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan, Bapak Samsul Bahri selaku pengemudi truk dan Ibu Diza Rubiani selaku warga terdampak yang telah meluangkan waktu untuk membantu peneliti selama melakukan penelitian
10. Kepada adik kandung dan kakak sepupu yang paling peneliti sayangi yang telah menemani dalam keadaan bahagia maupun sedih sehingga peneliti dapat menyelesaikan tugas akhir ini
11. Terkhusus untuk teman seperjuangan peneliti, Adella Saputri dan Tyasni Malaeka Rambani yang selalu memberikan semangat, dukungan tiada henti dan bantuan dalam segala hal dalam menyelesaikan tugas akhir ini
12. Kepada teman-teman Ukthti Ukhti Kece dan Centhylgirls yang sudah setia menemani peneliti dari saat masih di bangku SMP hingga saat ini
13. Kepada teman-teman seperjuangan Toxic Till The End dan 109 MZ Calling yang telah banyak memberikan motivasi dan semangat kepada peneliti sehingga dapat menyelesaikan tugas akhir ini
14. Salsyafanya Sandi, ya! diri saya sendiri. Apresiasi sebesar-besarnya yang telah diam-diam berjuang untuk menyelesaikan apa yang telah dimulai. Terima kasih telah bekerja keras dan bertahan sejauh ini. Terima kasih kepada raga yang terus melangkah meski lelah menghadapi tekanan tapi tetap diperjuangkan. Teruslah belajar dan mensyukuri nikmat yang telah Tuhan

berikan. Tetap semangat untuk terus berusaha, berbahagialah dimanapun kamu berada. Semoga langkah kecilmu selalu diperkuat, dikelilingi orang-orang baik dan hebat, serta mimpimu satu persatu akan terjawab.

Akhir kata peneliti mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang tidak dapat peneliti sebutkan satu persatu semoga mendapatkan balasan dari Allah SWT, serta peneliti memohon maaf apabila ada kekurangan dalam penulisan tugas akhir ini, mudah-mudahan tugas akhir ini kiranya memberikan manfaat bagi semua pihak khususnya bagi peneliti dan pembaca.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 31 Maret 2026

Peneliti

Salsyafanya Sandi

IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG PENGATURAN OPERASIONAL TRUK BERMUATAN BERAT DI KOTA MEDAN

SALSYAFANYA SANDI
2203100010

ABSTRAK

Kota Medan sebagai pusat aktivitas ekonomi dan logistik regional menghadapi permasalahan serius akibat operasional truk bermuatan berat yang melampaui kapasitas infrastruktur jalan dan mengancam keselamatan publik. Sebagai respons, Pemerintah Kota Medan menerbitkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 yang membatasi jam operasional truk bertonase tiga ton atau lebih, yakni hanya diizinkan beroperasi pada pukul 00.00 hingga 05.00 WIB. Namun demikian, pelanggaran di lapangan masih kerap ditemukan, sehingga menimbulkan kesenjangan antara ketentuan hukum dan realitas implementasinya. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi terhadap narasumber dari Dinas Perhubungan Kota Medan, pengemudi truk, dan warga terdampak. Analisis data dilakukan menggunakan model implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn yang mencakup enam variabel, yaitu standar dan sasaran kebijakan, sumber daya, karakteristik badan pelaksana, komunikasi antarorganisasi, disposisi implementor, serta kondisi sosial, ekonomi, dan politik. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan ini belum berjalan secara optimal. Dari enam variabel yang dianalisis, hanya variabel karakteristik badan pelaksana yang mencapai tingkat optimalitas penuh, sementara lima variabel lainnya masih menghadapi berbagai hambatan, meliputi keterbatasan personel dan infrastruktur pendukung, sosialisasi yang belum merata, komunikasi sepihak dengan komunitas pengemudi, disposisi ambivalen dari pelaku usaha, serta resistensi ekonomi dan tekanan politik yang melemahkan konsistensi penegakan kebijakan.

Kata Kunci : Implementasi Kebijakan, Peraturan Daerah, Truk Bermuatan Berat, Van Meter dan Van Horn, Dinas Perhubungan Kota Medan

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
ABSTRAK	v
DAFTAR ISI.....	vi
DAFTAR TABEL.....	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN.....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Rumusan Masalah	5
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Manfaat Penelitian.....	6
1.5. Sistematika Penulisan.....	6
BAB II.....	8
URAIAN TEORITIS	8
2.1.Kebijakan dan Kebijakan Publik.....	8
2.1.1. Kebijakan.....	8
2.1.2. Kebijakan Publik.....	9
2.2.Implementasi dan Implementasi Kebijakan	12
2.2.1. Implementasi.....	12
2.2.2. Implementasi Kebijakan	13
2.3.Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat.....	20
BAB III.....	22
METODE PENELITIAN.....	22
3.1.Jenis Penelitian	22
3.2.Kerangka Konsep	23
3.3.Defenisi Konsep	24
3.4.Kategorisasi Penelitian	25

3.5.Narasumber.....	26
3.6.Teknik Pengumpulan Data	27
3.7.Teknik Analisis Data	28
3.8.Lokasi dan Waktu Penelitian.....	29
3.9.Deskripsi Ringkas Objek Penelitian.....	30
BAB IV	32
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	32
4.1.Hasil Penelitian.....	32
4.1.1.Standar dan Sasaran Kebijakan.....	33
4.1.2.Sumber Daya.....	38
4.1.3.Karakteristik Badan Pelaksana	43
4.1.4.Komunikasi Antar Organisasi dan Kegiatan Pelaksanaan.....	49
4.1.5.Disposisi Implementor	53
4.1.6.Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik	58
4.2.Pembahasan	63
BAB V.....	70
PENUTUP	70
5.1.Simpulan.....	70
5.2.Saran	73
DAFTAR PUSTAKA	75

DAFTAR TABEL

Tabel 3. 1 Identitas Narasumber	27
---------------------------------------	----

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1 Kerangka Konsep	23
Gambar 3. 2 Lokasi Penelitian	29
Gambar 3. 3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan	31

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran I : Dokumentasi
- Lampiran II : Draft Wawancara
- Lampiran III : SK-1 Permohonan Penetapan Judul
- Lampiran IV : SK-2 Surat Penetapan Judul dan Pembimbing
- Lampiran V : SK-3 Surat Permohonan Seminar Proposal Tugas Akhir
- Lampiran VI : SK-4 Undangan Seminar Proposal Tugas Akhir
- Lampiran VII : SK-5 Berita Acara Bimbingan Tugas Akhir
- Lampiran VIII: SK-10 Undangan/Panggilan Ujian Tugas Akhir
- Lampiran IX : Surat Keterangan Izin Penelitian dari Fakultas
- Lampiran X : Surat Keterangan Selesai Penelitian
- Lampiran XI : Daftar Riwayat Hidup
- Lampiran XII : Letter Of Acceptance For Publication

BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang Masalah

Kota Medan sebagai ibu kota Provinsi Sumatera Utara merupakan pusat aktivitas ekonomi dan transportasi regional yang menghadapi kompleksitas pengelolaan lalu lintas kendaraan bermuatan berat. Pertumbuhan sektor industri, perdagangan, dan logistik telah mendorong peningkatan volume truk angkutan barang, yang sering kali melampaui kapasitas infrastruktur jalan dan mengancam keamanan serta keselamatan publik.

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran yang strategis dalam menunjang pembangunan dan keterpaduan nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana tercantum dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensinya dengan perannya menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (Arham dkk, 2025, hal.1-15). Agar jalan tetap dapat berfungsi sebagaimana mestinya dan terlebih lagi dalam rangka keselamatan orang di jalan, maka perlu adanya pengaturan dan pengendalian penggunaannya, khususnya terhadap kendaraan muatan bertonase berat.

Di Kota Medan truk pengangkut barang industri, logistik, pertanian, dll sering melintasi jalan utama di jam-jam sibuk. Hal ini sangat merugikan bagi pengguna jalan publik, khususnya masyarakat. Truk bertonase lebih dari 3 ton

yang beroperasi di jam sibuk pengguna jalan memiliki potensi bahaya tinggi seperti rem blong, blind spot, dll yang mengakibatkan resiko kecelakaan yang melibatkan kendaraan kecil atau pejalan kaki. Juga pada pagi hingga siang hari arus kendaraan di Kota Medan sangat padat yang mayoritas adalah kendaraan kecil seperti sepeda motor dan angkutan umum. Sedangkan truk bermuatan besar cenderung bergerak lambat dan menempati banyak ruang jalan, sehingga menimbulkan kemacetan di ruas utama jalan. Seperti di Jalan Karya Jaya dan jalur penghubung ekonomi lainnya pada siang hingga malam hari, mengabaikan ketentuan regulasi. Hal ini diperburuk oleh muatan berlebih yang mempercepat kerusakan perkerasan jalan.

Hal ini juga didukung dengan beberapa penelitian, salah satunya penelitian yang dilakukan oleh Rahmadhana Zein dan Franchitika yang berjudul “Evaluasi Beban Berlebih Kendaraan Terhadap Kerusakan Pada Perkerasan Rigid Pavement Di Jalan Karya Jaya Medan Johor”, di mana truk semi-trailer dengan Vehicle Damage Factor (VDF) mencapai 63,382 dan Equivalent Single Axle Load (ESAL) hingga 570,438 berkontribusi signifikan terhadap degradasi infrastruktur. Selain itu, terdapat penelitian lain terkait permasalahan truk bermuatan berat, dimana pelanggaran ini meningkatkan risiko kecelakaan fatal. Penelitian ini dilakukan oleh Arham dkk (2025, hal.1-15) dalam “Penegakan Hukum Terhadap Pengemudi Truck Trado Overload Yang Mengakibatkan Banyaknya Korban Kecelakaan Lalu Lintas”, yang menyoroti bahwa truk overload di jalur lintas sering menyebabkan kecelakaan karena dimensi kendaraan yang besar dan kurangnya pengawasan.

Di tingkat lokal, pengawasan yang lemah, seperti keterbatasan pos pengawasan dan koordinasi antarinstansi, memperparah masalah, sebagaimana analisis dalam “Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat Di Jalan Umum Kota Pekanbaru” oleh Daitia (2018, hal.1-18), yang menunjukkan bahwa sanksi yang belum tegas dan sarana prasarana yang tidak memadai menjadi penyebab utama pelanggaran. Keadaan ini mencerminkan kegagalan implementasi regulasi.

Kasus serupa juga terjadi di sepanjang jalan KI Yos Sudarso sebagai akses jalan menuju Pelabuhan Belawan dan Kawasan Industri Medan (KIM), dimana truk-truk bermuatan berat sering kali melintas diluar jam operasional yang seharusnya. Truk-truk ini dapat berupa truk kontainer, truk *colt diesel double* (CDD) bahkan truk tronton yang membawa muatan berat. Hingga sering kali menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas karna truk dengan beban muatan berat cenderung bergerak lambat dan memakan separuh ruas jalan karna bobotnya yang besar.

Kasus lain seperti truk kontainer yang sering kali mengalami rem blong sehingga menabrak ke arah rumah warga dan juga trotoar jalan. Hal ini menyebabkan kerugian pribadi dan rusaknya fasilitas publik juga menimbulkan ketidaknyamanan serta mengganggu keselamatan pengguna jalan. Truk besar dengan muatan berat cenderung mengalami *blind spot* dimana tidak terlihatnya area sekitar oleh pengemudi, baik melalui pandangan langsung maupun kaca spion. Hal ini sangat berbahaya bagi pengendara lain khususnya sepeda motor yang melintas di sekitar truk tersebut.

Sebagai respon terhadap permasalahan sistemik tersebut, Pemerintah Kota Medan menerbitkan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan. Yang terdapat pada pasal 9 huruf l yang berisi “Mengoperasikan truk dengan tonase 3 ton atau lebih dalam daerah, kecuali pada pukul 00.00 WIB sampai dengan 05.00 WIB”. Inti dari peraturan ini adalah membatasi waktu operasional truk bermuatan berat, khususnya pada jam-jam sibuk (jam kerja), untuk mengurangi dampak negatifnya. Secara teoritis, kebijakan ini diharapkan dapat mendistribusikan arus truk ke jam-jam yang lebih sepi, mengurangi kemacetan, dan meminimalisir interaksi antara kendaraan berat dengan kendaraan ringan serta pejalan kaki.

Namun sebuah fenomena menarik dan patut untuk dikaji lebih dalam justru muncul pasca pengesahan peraturan tersebut. Fakta di lapangan menunjukkan bahwa meskipun Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 telah berlaku, masih banyak ditemui truk-truk bermuatan berat yang tetap beroperasi dan melintas di jalan-jalan Kota Medan pada jam kerja. Pelanggaran ini terlihat jelas di sepanjang ruas jalan strategis seperti jalan akses menuju Pelabuhan Belawan dan Kawasan Industri Medan. Realitas ini menimbulkan kesenjangan (gap) yang lebar antara harapan hukum (*das sollen*) dan kenyataan yang terjadi (*das sein*).

Berdasarkan hasil pengamatan awal peneliti dan laporan masyarakat menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan selaku pelaksana kebijakan masih lemah juga Satpol PP dan Kepolisian selaku pengawas lapangan masih kurang efektif, minimnya fasilitas seperti kantong parkir untuk

truk yang menunggu jam operasional hingga kurangnya kesadaran hukum dari para pengusaha dan sopir truk serta tidak adanya tindakan hukum yang tegas terhadap pelanggaran. Hal ini menunjukkan bahwa penegakan hukum bukan sekadar soal regulasi, tetapi juga menyangkut kapasitas institusi dan budaya hukum masyarakat (Kamilah dkk, 2025, hal.1913).

Oleh karena itu, penelitian ini penting untuk dilakukan guna mengidentifikasi akar permasalahan dan menganalisis faktor-faktor penghambat yang menyebabkan implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan tidak berjalan sebagaimana mestinya. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pemikiran yang bersifat aplikatif bagi Pemerintah Kota Medan dalam mengevaluasi dan memperbaiki kebijakan ini, sehingga tujuan awal diterbitkannya peraturan untuk menciptakan kelancaran, ketertiban, dan keselamatan lalu lintas dapat tercapai.

1.2.Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dikemukakan, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini ialah : Bagaimana Implementasi Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat Di Kota Medan?

1.3. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini, yaitu :

- 1.3.1. Untuk mengetahui implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat Di Kota Medan.
- 1.3.2. Untuk mengetahui dampak implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 terhadap keselamatan pengguna jalan di Kota Medan.

1.4. Manfaat Penelitian

- 1.1.1. Aspek teoritis, penelitian ini bertujuan untuk menambah wawasan dan pengetahuan peneliti mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat Di Kota Medan serta peneliti berharap penelitian ini dapat bermanfaat bagi mahasiswa atau para peneliti yang akan melakukan penelitian dengan tema yang sama.
- 1.1.2. Aspek praktis, penelitian ini diinginkan dapat memberi saran atau sumbangan pemikiran kepada pihak-pihak terkait mengenai Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat Di Kota Medan.

1.5. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab ini menguraikan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II URAIAN TEORITIS

Pada bagian ini mengemukakan teori-teori yang melandasi penelitian yang berisi tentang kebijakan publik, implementasi kebijakan dan pengaturan operasional truk bermuatan berat.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bagian ini berisikan jenis penelitian, kerangka konsep, defenisi konsep, kategorisasi penelitian, narasumber, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, lokasi dan waktu penelitian, dan deskripsi ringkas objek penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bagian ini berisikan hasil penelitian dan pembahasan yang akan menguraikan penyajian data dan analisis hasil wawancara dengan narasumber.

BAB V PENUTUP

Pada bagian ini yang akan diuraikan adalah kesimpulan dan saran.

BAB II

URAIAN TEORITIS

2.1. Kebijakan dan Kebijakan Publik

2.1.1. Kebijakan

Secara etimologis, kata "kebijakan" berasal dari bahasa Indonesia, yang berakar pada kata "bijak" (dari bahasa Sanskerta "buddhi" atau "bijaksana"), yang berarti keputusan atau tindakan yang didasarkan pada penilaian rasional dan moral untuk mencapai hasil yang baik. Kata "publik" berasal dari bahasa Latin "publicus", yang secara harfiah berarti "milik umum" atau "berkaitan dengan negara/rakyat", merujuk pada hal-hal yang bersifat kolektif dan bukan pribadi.

Terminologi kebijakan juga didefinisikan oleh Anderson dalam As'adi dkk (2024, hal.181-190) sebagai segala hal bertujuan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh seorang aktor atau sekumpulan aktor dalam menghadapi suatu permasalahan yang menjadi perhatiannya. Pentingnya kebijakan publik dalam sistem pemerintahan adalah untuk menjawab tantangan dan kebutuhan yang muncul dalam masyarakat.

Dikutip dari Rizky dan Mahardika (2023, hal.1275), terdapat variabel isi dalam sebuah kebijakan yang mencakup: (1) sejauh mana kepentingan kelompok sasaran (*target groups*) termuat dalam isi kebijakan; (2) jenis manfaat yang diterima oleh *target groups*; (3) sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan; (4) apakah letak sebuah program sudah tepat; (5) apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementornya dengan rinci; dan (6)

apakah sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai. Sedangkan variabel lingkungan kebijakan mencakup: (1) seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan; (2) karakteristik institusi dan rezim yang sedang berkuasa; (3) tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran.

2.1.2. Kebijakan Publik

Kebijakan publik muncul dalam konteks modern pada abad ke-20, terutama dalam literatur administrasi publik Barat, di mana istilah "public policy" digunakan untuk menggambarkan intervensi negara dalam urusan masyarakat. Etimologi ini menekankan aspek normatif dan instrumental, di mana kebijakan publik dipandang sebagai mekanisme untuk mengelola kepentingan bersama melalui keputusan yang bijaksana, sering kali melibatkan otoritas pemerintah.

Thomas R. Dye mengatakan bahwa kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil berbeda. Dimana pemerintah memegang peran sangat penting dalam seluruh proses kebijakan publik, dari perumusan, implementasi hingga *outcomes*-nya.

Kemudian kebijakan publik dapat dijelaskan sebagai keputusan strategis yang diambil oleh pemerintah untuk mengatasi permasalahan publik. Menurut Indra Kristian, kebijakan publik merupakan serangkaian keputusan yang saling berhubungan yang diambil oleh aktor atau kelompok aktor politik terkait pemilihan sasaran dan cara pencapaiannya dalam konteks tertentu. Indra Kristian

menekankan pentingnya proses pembuatan keputusan yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan dan konteks spesifik (Permana dkk, 2024, hal.453-457).

Pendapat lain dari Carl Friedrich, kebijakan publik adalah serangkaian tindakan / kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan - kesulitan) dan kemungkinan - kemungkinan (kesempatan - kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud. Friedrich menunjukkan bahwa ide kebijakan melibatkan perilaku yang memiliki maksud dan tujuan yang merupakan bagian penting dari definisi kebijakan, karena bagaimanapun kebijakan harus menunjukkan apa yang sesungguhnya dikerjakan daripada apa yang diusulkan dalam beberapa kegiatan pada suatu masalah (Rantung, 2024, hal.1-109).

Sedangkan Thomas A. Birkland dalam Suaib dkk (2022), menyatakan bahwa tidak ada definisi tunggal dari istilah kebijakan publik. Akan tetapi, terdapat atribut utama kebijakan publik, yaitu:

- a. Kebijakan dibentuk sebagai sebuah respon terhadap suatu masalah yang memerlukan perhatian.
- b. Kebijakan dibuat atas nama “publik”.
- c. Kebijakan berorientasi pada tujuan atau keadaan yang diinginkan, yakni berupa solusi dari suatu masalah.
- d. Kebijakan pada akhirnya dibuat oleh pemerintah, meskipun ide-ide tersebut datang dari luar pemerintah atau melalui interaksi aktor pemerintah dan non-pemerintah.

- e. Kebijakan diinterpretasikan dan diimplementasikan oleh organ pemerintahan dan swasta yang memiliki interpretasi yang berbeda terhadap masalah, solusi, dan motivasi mereka sendiri.
- f. Kebijakan adalah setiap segala sesuatu yang ingin atau tidak ingin dilakukan oleh pemerintah.

Betapapun baik dan hebatnya sebuah kebijakan publik dirumuskan, jika tidak diimplementasikan maka kebijakan publik itu tidak lebih dari sekadar kertas. Hanya ketika kebijakan itu diimplementasikan maka akan ada hasil (output dan outcomes) yang dirasakan, didapatkan, dinikmati oleh masyarakat atau sasaran kebijakan itu.

Berdasarkan definisi kebijakan publik yang dijelaskan oleh para ahli diatas dapat peneliti simpulkan bahwa kebijakan publik adalah serangkaian tindakan dan keputusan saling terkait yang diusulkan atau diambil oleh pemerintah, aktor politik, atau kelompok terkait untuk mengatasi hambatan dengan memanfaatkan kesempatan untuk mencapai tujuan dengan proses pembuatan keputusan melibatkan pemangku kepentingan yang beragam.

Dimana hal ini menekankan peran krusial pemerintah dalam perumusan, implementasi, dan *outcomes*, sebagai respons terhadap masalah publik yang berorientasi pada solusi, dan melibatkan interpretasi serta eksekusi oleh organ pemerintah dan swasta dengan perspektif berbeda, mencakup apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah.

2.2.Implementasi dan Implementasi Kebijakan

2.2.1. Implementasi

Implementasi menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia) yaitu pelaksanaan/penerapan. Sedangkan pengertian umum adalah suatu tindakan atau pelaksana rencana yang telah disusun secara cermat dan rinci (matang). Kata implementasi sendiri berasal dari bahasa Inggris “to implement” artinya mengimplementasikan. Tidak hanya sekedar aktivitas, implementasi merupakan suatu kegiatan yang direncanakan serta dilaksanakan dengan serius juga mengacu pada norma-norma tertentu guna mencapai tujuan kegiatan.

Van Meter dan Van Horn dalam Hidayat dan Bahrudin (2023, hal.1-7) implementasi merupakan tindakan - tindakan yang dilakukan baik oleh individu – individu / pejabat-pejabat atau kelompok - kelompok pemerintahan atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan - tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Sehingga implementasi ialah perwujudan dari adanya keputusan yang dibuat oleh pemerintah.

Implementasi dalam dilihat dari tiga sudut pandang, diantaranya :

- a. Perhatian utama dalam pembuatan kebijakan yang berfokus pada sejauh mana kebijakan tersebut telah tercapai serta apa saja yang menyebabkan keberhasilan ataupun kegagalan dalam pelaksanaannya.
- b. Sudut pandang implementor berfokus pada instansi yang bertindak dilapangan demi keberhasilan kebijakan tersebut.

- c. Sudut pandang *target groups* yang berfokus pada apakah implementasi kebijakan tersebut dapat mengubah sesuatu menjadi lebih baik dan dampak positif tersebut dapat bertahan dengan jangka waktu yang panjang demi meningkatkan mutu kehidupan (Rahmatillah, 2021, hal.1-110).

Pendapat lain dari Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier, implementasi merupakan pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk Undang - undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin dibatasi, menyebutkan secara tegas tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses pelaksanaannya (Maunde dkk, 2021, hal.20-27).

2.2.2. Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan aspek penting dalam keseluruhan proses kebijakan dan merupakan suatu upaya untuk mencapai tujuan tertentu dengan sarana dan prasarana tertentu dan dalam urutan waktu tertentu. Pada dasarnya implementasi kebijakan adalah upaya untuk mencapai tujuan yang sudah ditentukan melalui program-program agar dapat terpenuhi pelaksanaan kebijakan itu.

Kemudian Merilee S. Grindle dalam Siregar (2022, hal.713-722), menyatakan pengukuran keberhasilan implementasi kebijakan dapat dilihat dari dua hal:

- a. Dilihat dari prosesnya, dengan mempertanyakan apakah pelaksanaan kebijakan sesuai dengan yang dirancang dengan merujuk pada aksi kebijakannya.
- b. Apakah tujuan kebijakan tercapai, dimensi ini diukur dengan melihat dari dua faktor, yaitu:
 - 1) *Impact* atau dampaknya pada masyarakat secara individu dan kelompok.
 - 2) Tingkat perubahan yang terjadi serta penerimaan kelompok sasaran dan perubahan yang terjadi.

Grindle dalam Sari dkk (2025, hal.290-299) menyampaikan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan dipengaruhi oleh dua faktor utama, yaitu substansi kebijakan (*content of policy*) dan konteks implementasi (*context of implementation*). Melalui kerangka ini, peneliti dapat menilai sejauh mana isi kebijakan pengaturan operasional truk bertonase 3 ton telah menjangkau sasaran, memberikan manfaat nyata, serta beradaptasi dengan konteks sosial dan birokratis di tingkat lokal.

Dijelaskan lebih lanjut tentang *content of policy* dan *context of implementation* yang terkait dengan formulasi kebijakan, yaitu:

- a. Isi kebijakan (*content of policy*) yang mempengaruhi proses implementasi adalah:
 - 1) Kepentingan -kepentingan yang mempengaruhi (*interests affected*)

Hal ini berkaitan dengan berbagai kepentingan yang mempengaruhi implementasi kebijakan. Dasar pemikirannya adalah bahwa suatu

kebijakan dalam pelaksanaannya pasti akan berkaitan dengan banyak kepentingan.

2) Tipe manfaat (type of benefits)

Suatu kebijakan harus ada beberapa jenis manfaat yang menunjukkan dampak positif yang dihasilkan oleh pengimplementasian kebijakan yang hendak dilaksanakan. Manfaat yang dirasakan itu dapat terbagi maupun tidak terbagi, dalam jangka pendek maupun jangka panjang.

3) Derajat perubahan yang ingin dicapai (extent of change envisioned)

Maksudnya seberapa besar perubahan yang hendak dicapai melalui suatu implementasi kebijakan, harus ada skala yang jelas untuk pencapaiannya.

4) Letak pengambilan keputusan (site of decision making)

Pengambilan keputusan dalam suatu kebijakan berperan penting dalam pelaksanaan kebijakan. Dengan demikian harus dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan dari suatu kebijakanyang akan diimplementasikan.

5) Pelaksana program (program implementors)

Harus sudah terdata dan terpapar pelaksana kebijakanyang kompeten dan kapabel untuk menjalankan suatu kebijakan. Dalam implementasi kebijakan publik, organisasi (birokrasi) publik yang berperan dominan sebagai implementor, kinerjanya secara internal akan ditentukan oleh kapasitas organisasi yang dimilikinya.

6) Sumber daya yang digunakan (resources committed)

Pelaksana kebijakan harus didukung oleh sumber-sumber daya yang memadai agar pelaksanaannya dapat berjalan dengan baik. Sumber daya (resource) berkaitan dengan aset yang perlu dimiliki organisasi, baik aset dalam bentuk bahan dasar (raw material) yang digunakan untuk menghasilkan barang atau jasa, maupun aset yang berupa orang, finansial, bakat manajerial, ketrampilan, dan kemampuan fungsional.

b. Lingkungan Implementasi (context of implementation), meliputi:

1) Kekuasaan, kepentingan, dan strategi dari aktor yang terlibat (power, interests, and strategies of actors involved)

Dalam suatu kebijakan perlu juga diperhitungkan kekuatan dan kekuasaan, kepentingan dan strategi yang digunakan oleh aktor yang terlibat guna memperlancar jalannya pelaksanaan suatu kebijakan. Jika hal ini tidak diperhitungkan besar kemungkinan kebijakan tidak berjalan sesuai rencana.

2) Karakteristik institusi dan regim yang berkuasa (institution and regim characteristics)

Lingkungan dimana suatu kebijakan diimplementasikan juga berpengaruh terhadap keberhasilannya. Karenanya perlu dikenali karakteristik lembaga dan rezim yang berkuasa yang akan turut mempengaruhi pelaksanaan suatu kebijakan.

3) Tingkat kepatuhan dan adanya respon dari pelaksana (compliance and responsiveness)

Maksudnya, sejauh mana kepatuhan dan respon para pelaksana dalam menanggapi kebijakan yang diimplementasikan. Setelah pelaksanaan kebijakan yang dipengaruhi oleh isi dan konteks kebijakan diterapkan, maka akan dapat diketahui apakah para pelaksana kebijakan dalam membuat sebuah kebijakan sesuai dengan apa yang diharapkan, juga dapat diketahui apakah suatu kebijakan dipengaruhi oleh lingkungan sehingga tingkat perubahan yang diharapkan terjadi.

Peneliti menggunakan teori Van Meter dan Van Horn dalam Akbar dkk (2025, hal.1-11) untuk menganalisis permasalahan yang terjadi terhadap implementasi kebijakan. Peneliti menggunakan teori ini karena pada teori Van Meter dan Van Horn ini menekankan enam variable penting dalam implementasi kebijakan yang dapat menjadi tolak ukur penentu keberhasilan maupun kendala dalam pelaksanaan kebijakan pengaturan operasional truk bermuatan berat di jalan publik. Adapun enam variable tersebut, yaitu:

a. Standar dan Sasaran Kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan harus jelas, sehingga dapat direalisasikan. Bila standar dan sasaran kebijakan kabur, maka akan terjadi multi-interpretasi dan mudah menimbulkan konflik diantara para agen implementasi.

b. Sumber Daya

Implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya baik sumber daya manusia maupun non manusia. Sumber daya merupakan faktor esensial dalam implementasi kebijakan publik, sebagaimana dijelaskan oleh Van Meter dan Van Horn, yang mencakup aspek sumber daya manusia, pendanaan, fasilitas kerja, serta sarana dan prasarana.

c. Karakteristik Badan Pelaksana

Karakteristik badan pelaksana tidak bisa lepas dari struktur birokrasi yang diartikan sebagai karakteristik, norma-norma dan polahubunganyang terjadi dalam birokrasi yang mempunyaihubungan potensial maupun nyata denganapa yang mereka miliki dengan menjalankan kebijakan. Beberapa unsur yang berpengaruh terhadap organisasi dalam mengimplementasikan kebijakan, antara lain: kompetensi dan ukuran staf, tingkat pengawasan, vitalitas suatu organisasi, kaitan formal dan informal suatu badan dengan badan pembuat keputusan atau pelaksana keputusan.

d. Komunikasi antar Organisasi dan Kegiatan Pelaksanaan

Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.

e. Disposisi Implementor

Mencakup tiga hal penting, yaitu: respons implementor terhadap kebijakan yang akan mempengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan,

kognisi, yakni pemahamannya terhadap kebijakan, dan intensitas disposisi implementor, yakni preferensi nilai yang dimiliki implementor.

f. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik

Variabel ini mencakup sumber daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan, sejauh mana kelompok-kelompok kepentingan memberi dukungan bagi implementasi kebijakan, karakteristik para partisipan yakni mendukung atau menolak, bagaimanasifat opini publik yang ada di lingkungan dan apakah elit politik mendukung implementasi kebijakan.

Dapat peneliti simpulkan bahwa implementasi kebijakan dapat didefinisikan sebagai proses pelaksanaan keputusan kebijakan oleh aktor-aktor individu, pejabat, atau kelompok baik dari sektor pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mewujudkan tujuan - tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan tersebut. Proses ini melibatkan identifikasi masalah yang ingin diatasi, penetapan sasaran dan tujuan yang jelas, serta struktur mekanisme pelaksanaan melalui instrumen seperti undang-undang, perintah eksekutif, atau keputusan peradilan. Keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh dua dimensi utama, yaitu substansi kebijakan (*content of policy*) dan konteks implementasi (*context of implementation*), yang mencakup faktor-faktor struktural, lingkungan, dan sumber daya yang memfasilitasi atau menghambat proses tersebut.

2.3.Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat

Pengaturan operasional truk bermuatan berat merujuk pada seperangkat aturan, prosedur, dan praktik yang dirancang untuk mengelola aktivitas harian truk di jalan raya, dengan tujuan meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan, keselamatan, dan efisiensi lalu lintas. Konsep ini mencakup pengendalian waktu operasi, rute perjalanan, batasan muatan, serta integrasi dengan infrastruktur perkotaan, yang diatur melalui peraturan daerah.

Dengan adanya Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021, diharapkan dapat mengatasi masalah lalu lintas yang kompleks, seperti kemacetan dan keselamatan pengguna jalan, yang diperburuk oleh truk bermuatan berat. Namun implementasinya memerlukan pendekatan holistik yang melibatkan *stakeholder* seperti pemerintah, operator truk, dan masyarakat, untuk menghindari resistensi yang dapat mengurangi efektivitas regulasi.

Truk bermuatan berat ialah angkutan barang yang dipakai untuk mengangkut hasil industri, seperti produk dari sektor pertambangan, perkebunan, serta pertanian, sering kali menggunakan truk sebagai sarana transportasi. Truk merupakan jenis kendaraan berat yang termasuk dalam kategori alat berat. Kendaraan ini dirancang dengan spesifikasi khusus untuk dipakai di jalan raya serta mampu mengangkut barang dalam jumlah besar secara efisien (Febrian, 2024, hal.1-68).

Truk bermuatan berat memiliki berbagai jenis, yaitu:

a. Truk tronton

Truk yang termasuk golongan besar ini mampu mengangkut barang hingga kapasitas 30 CBM. Dengan kapasitas yang besar ini, truk tronton sering digunakan untuk melakukan ekspedisi barang jalur darat. Selain itu, harga truk tronton dinilai cukup murah. Truk ini memiliki 10 ban, mulai dari 2 ban bagian depan dan 8 ban bagian belakang.

b. Truk kontainer

Truk pengangkut kontainer adalah kendaraan berat yang terdiri dari bagian depan (kepala truk atau tractor head) dan bagian belakang berupa sasis panjang (trailer) untuk menampung kontainer, dimana memiliki daya angkut yang sangat besar, yaitu pada berat maksimal 60 ton. Biasanya dipakai untuk mengangkut peti kemas. Truk kontainer ini memungkinkan perpindahan barang yang efisien antar moda transportasi, seperti kapal, kereta, dan truk tanpa memindahkan isi kontainer.

c. Truk *colt diesel double* (CDD)

Colt diesel double (CDD) adalah jenis truk yang memiliki enam roda, dengan ban ganda (dobel) di bagian belakang, dan mampu mengangkut beban hingga sekitar 5-8 ton serta memiliki daya tampung 4,5 m x 2 m x 2 m. Truk ini umum digunakan untuk distribusi barang berukuran besar atau berat, logistik dan material konstruksi untuk pengiriman jarak jauh karena stabilitas dan daya tahannya.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah. penelitian kualitatif berfokus pada pemahaman tentang konteks, makna, dan kompleksitas dari fenomena yang diamati. Pendekatan ini memungkinkan penulis untuk membahas berbagai aspek dari pengalaman manusia, hubungan sosial, dan dinamika budaya dengan cara yang alami dan terlibat (Abdussamad dkk, 2024, hal.1-213).

Menurut Creswell, penelitian kualitatif adalah suatu metode yang digunakan untuk memahami makna yang dilekatkan individu atau kelompok pada permasalahan sosial atau kemanusiaan. Ini melibatkan analisis induktif, interpretasi, dan struktur yang fleksibel, menekankan makna individu dan melaporkan kompleksitas suatu situasi (Shufa dan khusna, 2024, hal.1-49).

Pendapat lain dari Denzin dan Lincoln menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar belakang alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada dalam penelitian kualitatif. Metode yang

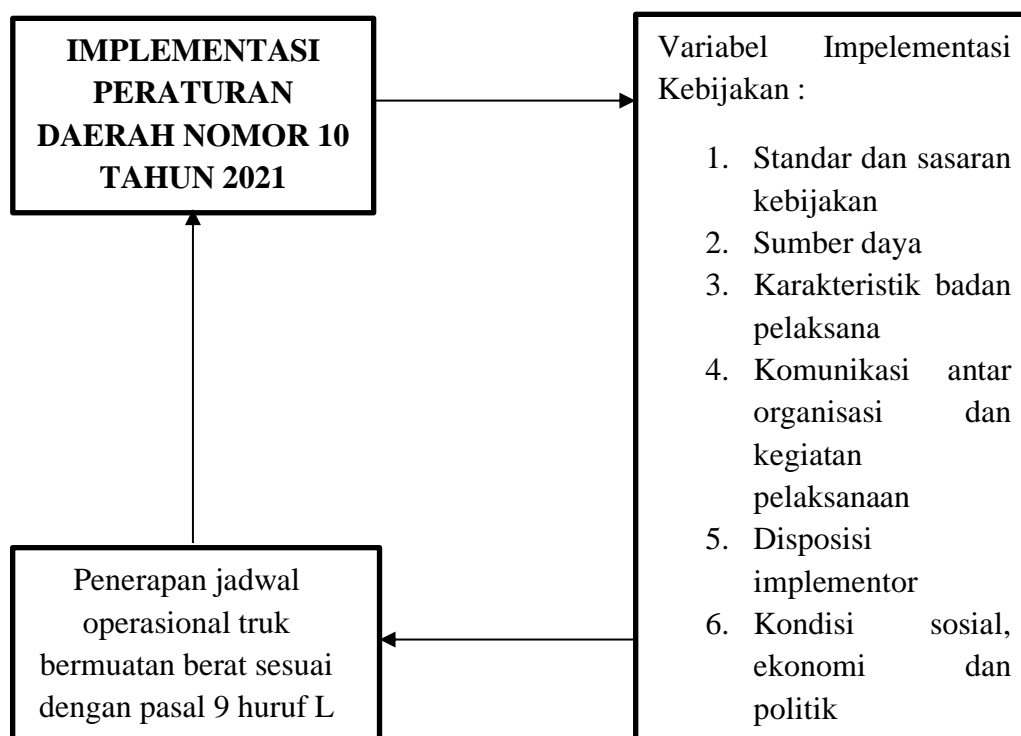
biasanya dimanfaatkan adalah wawancara, pengamatan, dan pemanfaatan dokumen (Mujahidin, 2019, hal.1-228).

Berdasarkan penjelasan diatas maka peneliti menggunakan metode deskriptif. Melalui metode ini, diharapkan peneliti mendapatkan makna serta gambaran tentang peranan Dinas Perhubungan Kota Medan dalam menangani pelanggaran pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan.

3.2.Kerangka Konsep

Dalam penelitian mengenai implementasi kebijakan pengaturan operasional truk bermuatan berat, untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan dengan menggunakan Teori Van Meter dan Van Horn.

Gambar 3. 1 Kerangka Konsep



Sumber: Teori Van Meter dan Van Horn

3.3. Definisi Konsep

Definisi konsep adalah pemahaman terhadap konsep yang digunakan, yang memudahkan peneliti dalam menerapkan konsep tersebut di lapangan. Berdasarkan pengertian definisi konsep tersebut maka peneliti menggambarkan konsep-konsep yang digunakan sesuai dengan model implementasi Van Meter dan Van Horn, antara lain :

a. Standar dan sasaran kebijakan

Adanya kejelasan tujuan dan kriteria kebijakan yang harus dapat diukur serta direalisasikan. Jika standar dan sasaran kabur, hal ini dapat menyebabkan interpretasi beragam di antara pelaksana, sehingga meningkatkan risiko konflik dan kegagalan implementasi.

b. Sumber daya

Adanya dukungan sumber daya manusia (tenaga terampil) dan non-manusia (anggaran, teknologi, dan infrastruktur) yang diperlukan untuk menjalankan kebijakan. Ketersediaan sumber daya yang memadai merupakan prasyarat untuk menghindari hambatan operasional.

c. Karakteristik badan pelaksana

Mengacu pada struktur birokrasi organisasi pelaksana, termasuk norma, kompetensi staf, tingkat pengawasan, vitalitas organisasi, serta hubungan formal dan informal dengan pembuat keputusan. Unsur-unsur ini memengaruhi kemampuan organisasi dalam mengimplementasikan kebijakan secara efektif.

d. Komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan

Menekankan pentingnya koordinasi dan kerja sama antar instansi untuk mendukung program kebijakan. Komunikasi yang baik meminimalkan kesalahpahaman dan memastikan integrasi kegiatan, yang krusial bagi keberhasilan implementasi lintas-sektor.

e. Disposisi implementor

Mencakup respons emosional implementor terhadap kebijakan (kemauan untuk melaksanakan), pemahaman kognitif (pengetahuan tentang kebijakan), dan intensitas nilai pribadi (preferensi yang memengaruhi komitmen). Disposisi ini menentukan motivasi dan kesediaan pelaksana dalam menjalankan kebijakan.

f. Kondisi sosial, ekonomi dan politik

Melibatkan faktor eksternal seperti sumber daya ekonomi lingkungan, dukungan kelompok kepentingan, karakteristik partisipan (dukungan atau penolakan), opini publik, dan dukungan elite politik. Kondisi ini dapat memperkuat atau menghambat implementasi kebijakan melalui dinamika sosial dan politik.

3.4. Kategorisasi Penelitian

Kategorisasi penelitian menunjukkan bagaimana cara mengukur suatu variabel penelitian sehingga diketahui dengan jelas apa yang menjadi kategorisasi penelitian pendukung untuk analisis dari variabel tersebut (Alvia, 2025, hal.1-82).

Adapun kategorisasi dari variable penelitian ini adalah :

- a. Adanya standar dan sasaran implementasi kebijakan yang jelas
- b. Adanya dukungan sumber daya manusia maupun non-manusia untuk implementasi kebijakan

- c. Adanya kompetensi dan pengawasan dalam implementasi kebijakan
- d. Adanya koordinasi dan kerjasama dengan instansi yang terlibat dalam implementasi kebijakan
- e. Adanya respon, kognisi dan disposisi implementor
- f. Adanya pertimbangan terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik yang akan mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.

3.5.Narasumber

Narasumber adalah seseorang yang memiliki pengetahuan, keahlian, pengalaman, atau informasi penting mengenai suatu topik dan dapat memberikan penjelasan atau data akurat kepada pewawancara atau peneliti, baik melalui wawancara, diskusi, atau kegiatan komunikasi publik lainnya, berfungsi sebagai sumber utama untuk mendapatkan data kualitatif yang mendalam dan valid.

Peneliti melakukan penentuan narasumber dengan teknik *purposive sampling* yaitu memilih informan berdasarkan kriteria atau pertimbangan khusus yang relevan dengan tujuan penelitian agar data yang didapat mendalam dan sesuai konteks, seperti memilih orang yang paling tahu tentang topik, punya pengalaman spesifik, atau terlibat langsung. Adapun narasumber dalam penelitian ini, yaitu :

Tabel 3. 1 Identitas Narasumber

NO.	NAMA	JABATAN
1.	Erlando Purba, S.E.,M.M	KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan
2.	Samsul Bahri	Supir Truk Container
3	Diza Rubiani	Warga

Sumber : Hasil Penelitian 2026

3.6.Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini sebagai berikut :

a. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang diperoleh dengan cara melakukan pengamatan yang dilakukan secara langsung di lapangan. Menurut Arikunto, observasi adalah mengumpulkan data atau keterangan yang harus dijalankan dengan melakukan usaha-usaha pengamatan secara langsung ke tempat yang akan diselidiki (Pratiwi dkk, 2024, hal.1-8).

b. Wawancara

Menurut Sugiyono, wawancara adalah percakapan dengan tujuan tertentu yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara (interview) yang mengajukan pertanyaan dan yang diwawancarai (interviewer) untuk memberikan jawaban atas pertanyaan yang diberikan (Salsabilla, 2025, hal.1-111).

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi dalam bentuk buku, arsip, tulisan angka dan gambar yang berupa laporan serta keterangan yang dapat mendukung penelitian. Dalam hal ini

penulis akan mengumpulkan bukti-bukti terkait dengan permasalahan pada penelitian ini.

3.7. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data ini adalah kualitatif. Penelitian ini mendeskripsikan atau menggambarkan bagaimana implementasi kebijakan pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan. Teknik analisis data dalam penelitian ini sebagai berikut :

a. Reduksi data

Reduksi data adalah merangkum, memilih hal-hal yang pokok dan memfokuskan pada hal-hal yang penting. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah penulis untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya, dan mencarinya bila diperlukan.

b. Penyajian data

Miles dan Huberman mengatakan bahwa dalam penyajian data yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif (Sugiyono, 2013, hal.1-346).

c. Penarikan kesimpulan

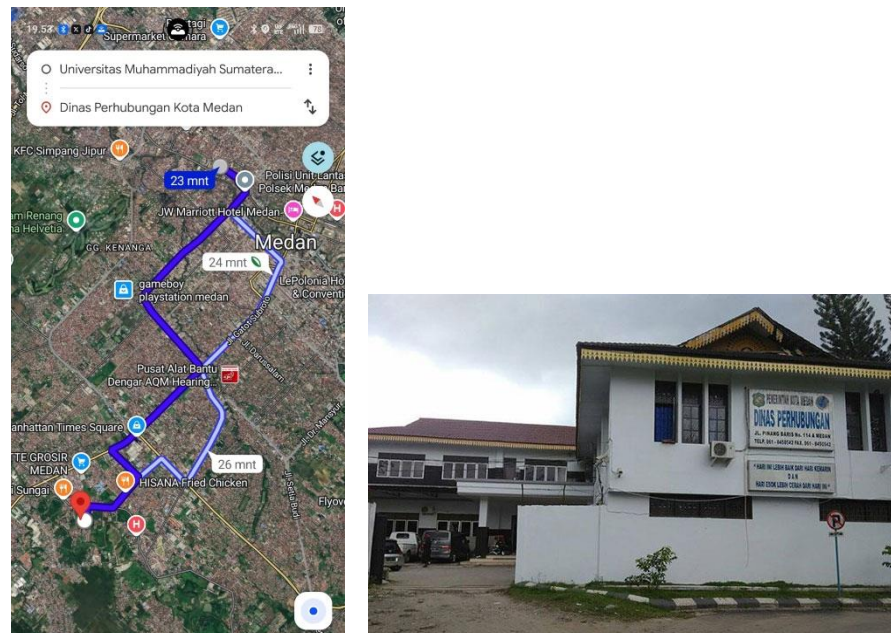
Penarikan kesimpulan dalam penelitian kualitatif merupakan temuan baru yang sebelumnya belum pernah ada. Temuan dapat berupa deskripsi atau gambaran suatu objek yang sebelumnya masih remang-remang atau gelap sehingga setelah diteliti menjadi jelas, dapat berupa hubungan kausal atau interaktif, hipotesis atau teori.

3.8.Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat yang akan diteliti dalam mencari dan mengumpulkan data yang dibutuhkan saat melakukan penelitian. Adapun tempat yang akan dijadikan lokasi penelitian adalah Dinas Perhubungan Kota Medan di Jalan Pinang Baris, Lalang, Kec. Medan Sunggal, Kota Medan.

Waktu yang digunakan pada penelitian ini, dilaksanakan sejak tanggal diizinkan penelitian. Peneliti melakukan penelitian mulai dari tanggal 29 Januari 2026 – 9 Februari 2026 yang meliputi observasi, wawancara dan dokumentasi untuk memperoleh jawaban dari masalah yang diteliti.

Gambar 3. 2 Lokasi Penelitian



Sumber : https://maps.app.goo.gl/tgNfUWwuasqoeMBd6?g_st=ac

3.9.Deskripsi Ringkas Objek Penelitian

Dinas Perhubungan Kota Medan merupakan instansi pemerintah daerah yang bertanggung jawab atas perencanaan, pengaturan, dan pengawasan sektor transportasi di wilayah Kota Medan, Sumatera Utara. Dalam penelitian ini, Dinas Perhubungan Kota Medan dipilih sebagai entitas utama yang mengimplementasikan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat.

Peran Dinas Perhubungan meliputi pengendalian operasional truk bermuatan berat melalui mekanisme perizinan, pemantauan jalur, penegakan sanksi, serta koordinasi dengan *stakeholder* terkait untuk meminimalkan dampak negatif terhadap infrastruktur jalan dan keselamatan lalu lintas. Analisis terhadap objek ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas kebijakan implementasi peraturan tersebut dalam mendukung pembangunan berkelanjutan di kota Medan.

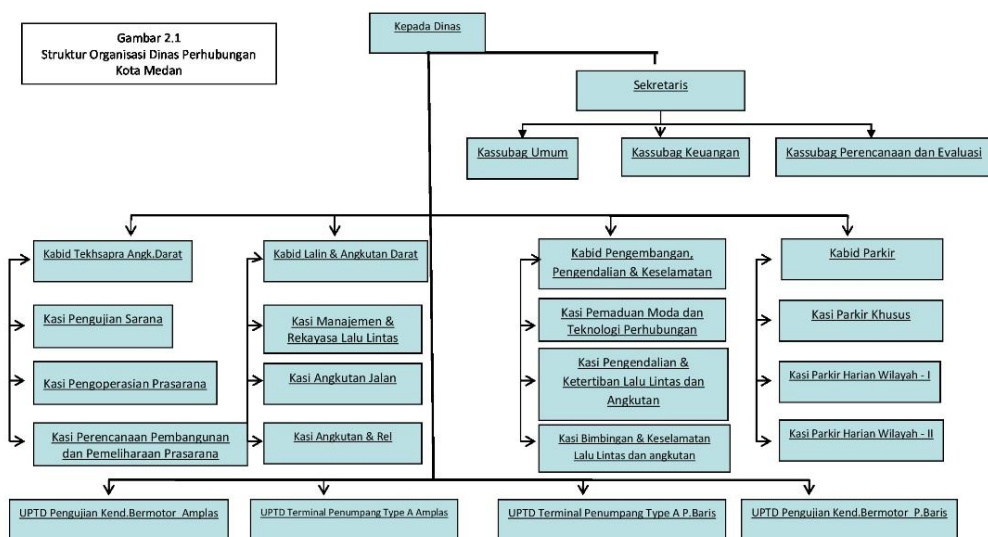
Adapun visi dari Dinas Perhubungan Kota Medan yaitu “menjadi pusat pelayanan transportasi yang terintegrasi, efisien, dan berkelanjutan di Kota Medan, untuk mendukung mobilitas masyarakat yang aman, nyaman, dan berwawasan lingkungan.”

Misi Dinas Perhubungan Kota Medan yaitu:

1. Meningkatkan Infrastruktur Transportasi, yaitu membangun dan memperbaiki infrastruktur transportasi secara berkelanjutan untuk mendukung kelancaran dan keamanan lalu lintas di seeluruh wilayah kota

2. Meningkatkan Kualitas Layanan, yaitu menyediakan pelayanan transportasi yang berkualitas tinggi dengan memanfaatkan teknologi terbaru untuk meningkatkan efisiensi dan kenyamanan bagi pengguna
3. Mengembangkan Sistem Transportasi, yaitu mengintegrasikan berbagai moda transportasi untuk menciptakan sistem transportasi yang efisien dan terhubung, guna mempermudah mobilitas masyarakat
4. Menerapkan Prinsip Berkelanjutan, yaitu mendorong penggunaan moda transportasi ramah lingkungan dan mengimplementasikan kebijakan yang mendukung pengurangan emisi karbon serta pelestarian lingkungan
5. Meningkatkan Kesadaran dan Kepatuhan, yaitu melakukan sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai keselamatan berlalu lintas serta aturan-aturan transportasi untuk meningkatkan kepatuhan dan keselamatan di jalan raya

Gambar 3. 3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan



Sumber: <https://dishub.medan.go.id/>

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Hasil Penelitian

Bab ini membahas dan menyajikan data yang telah di dapat dari hasil penelitian di lapangan atau yang dikenal dengan pendekatan kualitatif yaitu data yang diperoleh dari proses tanya jawab dengan narasumber yang berwenang untuk menjawab pertanyaan yang kemudian ditarik kesimpulan berdasarkan data yang diperoleh peneliti yang ada di lapangan melalui wawancara secara langsung oleh beberapa narasumber seperti Dinas Perhubungan Kota Medan, supir truk dan warga terdampak.

Penelitian ini dilaksanakan pada 29 Januari 2026 – 9 Februari 2026 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Medan. Peneliti melakukan observasi, wawancara dan dokumentasi untuk memperoleh jawaban dari masalah yang diteliti. Wawancara ini dilakukan dengan sistematis dan terarah, yaitu peneliti telah mempersiapkan draft wawancara, secara jelas dan sesuai dengan objek yang akan diteliti.

Objek pada penelitian ini ialah Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan adalah sebuah kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Medan untuk mengatasi masalah ketertiban lalu lintas terkait jam operasional truk bertonase tiga ton atau lebih di jalan nasional Kota Medan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Medan yang ditunjuk sebagai pelaksana Peraturan

Daerah Nomor 10 Tahun 2021 ini. Dari hasil wawancara yang telah dilakukan, peneliti menemukan, bahwa:

4.1.1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Standar dan sasaran kebijakan adalah variabel yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan penerapan jam operasional truk bertonase berat di Kota Medan. Dapat dilihat dari tujuan kebijakan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 yaitu untuk menjaga ketertiban lalu lintas dimana mengurangi kemacetan dan dampak kecelakaan akibat truk bermuatan berat. Serta untuk meningkatkan kepatuhan perusahaan swasta terhadap aturan ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan, Bapak Erlando Purba, S.E., M.M pada 9 Februari 2025 pukul 11.30 WIB beliau mengatakan bahwa: Dinas Perhubungan Kota Medan telah melaksanakan upaya penyebarluasan informasi terkait Perda No. 10 Tahun 2021 melalui dua jalur utama. Pertama, sosialisasi dilakukan secara langsung di lokasi-lokasi pengangkutan strategis. Khususnya di sepanjang jalan Gatot Subroto dan kawasan Amplas. Kedua, sosialisasi juga dijalankan melalui media sosial, terutama platform Instagram Dinas Perhubungan Kota Medan (@dishub_medan) dengan jumlah pengikut sebanyak 38,3 Ribu.

Selaras dengan hasil wawancara beliau bahwa:

” Pernah mensosialisasikan perda ini. Secara langsung di pengangkutan-pengangkutan seperti di sepanjang jalan gatot Subroto, amplas. Juga melalui media sosial yaitu Instagram.”

Hal ini diperkuat oleh hasil wawancara dengan Bapak Samsul Bahri, pada 27 Februari 2026 pukul 13.22 WIB, selaku supir truk container, beliau mengatakan bahwa: pengetahuannya mengenai Perda No.10 Tahun 2021 ini di dapat melalui perusahaan tempat ia bekerja. Sebelum mulai bertugas, perusahaan menyelenggarakan sesi training yang didalamnya mencakup pengenalan terhadap peraturan mengenai pembatasan jam operasional ini.

“Saya tahu tentang perda ini. Saya mengetahui adanya perda ini dari bos perusahaan tempat saya bekerja. Adanya peraturan ini di sosialisasikan melalui training yang dilaksanakan oleh pihak perusahaan sebelum saat melamar kerja.”

Ditambahkan dari hasil wawancara Ibu Diza Rubiani pada 19 Februari 2026 pukul 17.00 WIB, selaku warga yang terdampak. Beliau mengatakan pernah mendengar adanya larangan truk besar beroperasi di jalan umum pada siang hari, namun tidak mengetahui bahwa adanya ketentuan tersebut diatur secara resmi dalam sebuah Peraturan Daerah.

” Saya pernah dengar, namun tidak tahu bahwa adanya aturan tersebut dalam perda.”

Dari hasil wawancara diatas dikemukakan bahwa, dalam hal sosialisasi Dinas Perhubungan Kota Medan telah melakukan upaya yang cukup intensif melalui dua jalur utama, yaitu sosialisasi langsung dan melalui media sosial Instagram (@dishub_medan) dengan jangkauan 38,3 ribu pengikut. Hal ini menunjukkan komitmen instansi terkait dalam menyebarkan informasi Perda No. 10 Tahun 2021 secara proaktif, yang juga diperkuat oleh peran swasta seperti sesi

training perusahaan bagi supir truk, sehingga pengetahuan regulasi pembatasan jam operasional dapat terserap oleh pelaku usaha.

Namun, efektivitas sosialisasi tersebut masih terbatas pada kelompok tertentu, sebagaimana tercermin dari kurangnya pemahaman mendalam di kalangan warga terdampak yang hanya mengetahui adanya larangan operasional truk besar pada siang hari tanpa menyadari dasar hukum resminya dalam Perda No.10 Tahun 2021. Kondisi ini mengindikasikan perlunya strategi sosialisasi yang lebih inklusif dan masif untuk meningkatkan kesadaran publik secara luas.

Lanjut hasil wawancara dengan KASI Pemasaran Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan mengatakan keberhasilan implementasi kebijakan ini diukur dari penurunan jumlah pelanggaran yang terjadi di lapangan. Namun beberapa kali terjadi tantangan yang tidak dapat sepenuhnya dihindari. Salah satunya adalah keberadaan truk-truk yang mengangkut material konstruksi dalam rangka proyek pembangunan nasional, seperti Lapangan Merdeka. Karena lokasi proyek berada di pusat kota dan truk-truk tersebut harus menggunakan jalan nasional, petugas tidak dapat melakukan penilangan terhadap mereka. Maka dari itu evaluasi terus dilakukan secara berkala dengan melibatkan koordinasi bersama Kepolisian dan Kementerian Perhubungan.

“Penindakan terhadap pelanggaran truk semakin sedikit. Namun ada beberapa kali truk yang membawa barang konstruksi pembangunan dalam kepentingan pembangunan nasional yang kerap beroperasi di jam-jam sibuk pengguna jalan, sehingga pihak petugas juga tidak bisa menilang karna truk tersebut berkepentingan dalam pembangunan konstruksi nasional seperti pembangunan jalan, atau yang baru ini pembangunan lapangan merdeka. Truk-truk tersebut harus masuk ke

jalan nasional karna emang lokasi pembangunannya ada di pusat kota. Evaluasi terhadap kebijakan ini tetap ada dilaksanakan, evaluasi dilakukan dengan kepolisian dan kementerian perhubungan. Namun sekarang karna sudah berkurang bentuk pelanggaran.”

Pernyataan Kepala Seksi Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan tersebut menyoroti indikator keberhasilan yang konkret, yakni penurunan jumlah pelanggaran lalu lintas di lapangan, yang mencerminkan efektivitas implementasi kebijakan secara keseluruhan. Pendekatan pengukuran ini relevan karena langsung terkait dengan tujuan utama regulasi, yaitu meningkatkan kepatuhan dan keselamatan berlalu lintas. Namun, pengakuan atas tantangan operasional seperti pengecualian bagi truk pengangkut material konstruksi untuk proyek strategis nasional menunjukkan adanya ketegangan antara kepentingan pembangunan infrastruktur nasional dan penegakan regulasi daerah.

Hasil wawancara dengan supir truk mengatakan secara pribadi, beliau mengakui pentingnya kebijakan ini. Menurutnya pembatasan jam operasional truk berat berkontribusi pada pengurangan kemacetan lalu lintas sekaligus menekan angka kecelakaan yang melibatkan kendaraan bertonase besar.

“Menurut saya adanya peraturan ini sangat penting, karena dengan adanya peraturan ini bisa mengurangi kemacetan di jalan dan juga mengurangi angka kecelakaan akibat truk bertonase besar.”

Pernyataan ini juga didukung dengan pendapat dari Ibu Diza Rubiani yang menegaskan bahwa kebijakan semacam ini dinilai penting. Keberadaan truk besar di jam-jam sibuk seperti waktu berangkat dan pulang kerja dapat

meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas, sebagaimana telah sering terjadi sebelumnya.

“Ya menurut saya itu penting, karena untuk mencegah kemacetan dijam jam sibuk. Karena ketika truk beroperasi dijam jam sibuk seperti dijam pergi dan pulang kerja dapat meningkatkan resiko kecelakaan lalulintas. Hal ini sudah sering terjadi sebelumnya.”

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa implementasi Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 mengenai pembatasan jam operasional truk bertonase berat secara umum telah selaras dengan variabel standar dan sasaran kebijakan, yaitu menjaga ketertiban lalu lintas melalui pengurangan kemacetan, meminimisasi risiko kecelakaan, serta peningkatan kepatuhan perusahaan swasta. Sosialisasi intensif oleh Dinas Perhubungan melalui pendekatan langsung di lokasi strategis dan media sosial dengan jangkauan luas serta dukungan training swasta bagi supir truk, berhasil mencapai sasaran kepatuhan pelaku usaha, sebagaimana tercermin dari pengakuan supir truk terhadap manfaat kebijakan dalam mengurangi kemacetan dan kecelakaan.

Indikator keberhasilan berupa penurunan pelanggaran lapangan juga menegaskan pencapaian standar utama, didukung oleh apresiasi warga terdampak yang mengakui relevansinya untuk keselamatan di jam-jam sibuk. Namun, dari perspektif standar kebijakan, terdapat ketidaksesuaian parsial akibat keterbatasan sosialisasi pada masyarakat umum yang hanya mengetahui larangan secara umum tanpa dasar hukum serta tantangan yurisdiksi terhadap truk proyek nasional yang menghambat penegakan penuh. Adanya koordinasi berkala dengan Kepolisian

dan Kementerian Perhubungan menjadi langkah evaluatif yang tepat untuk menjembatani celah ini, sehingga kebijakan dapat mencapai sasaran optimal secara berkelanjutan.

4.1.2.Sumber Daya

Sumber daya mencakup ketersediaan personel, anggaran, fasilitas serta infrastruktur penunjang yang diperlukan agar implementasi kebijakan dapat berjalan secara efektif. Berdasarkan hasil observasi di lapangan terdapat beberapa keterbatasan sumber daya yang turut mempengaruhi efektivitas penerapan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 ini. Hal ini juga dipertegas oleh hasil wawancara Kepala Seksi Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan menyatakan bahwa;

Jumlah personel yang tersedia untuk melakukan pengawasan truk berat masih belum mencukupi kebutuhan di lapangan. Kondisi ini tentu berpengaruh pada intensitas dan konsistensi pengawas yang dapat dilakukan di berbagai titik jalan nasional di Kota Medan. Namun Dinas Perhubungan Kota Medan terus bekerja sama dan berkoordinasi dengan pihak-pihak yang terlibat dalam implementasi kebijakan ini, yaitu Satlantas Polrestabes Kota Medan, Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara serta Kementerian Perhubungan melalui DPTD Wilayah II Kota Medan. Hal ini selaras dengan hasil wawancara dengan Bapak Erlando Purba,S.E.,M.M bahwa :

“Menurut saya jumlah personel dalam melakukan pengawasan truk berat ini tidak cukup. Tapi Dishub kota medan bekerjasama dengan satlantas polrestabes kota medan dan Dinas Perhubungan provinsi sumatera utara,

kementerian perhubungan DPTD Wilayah II Kota Medan.”

Ketidacukupan personel ini dapat mengurangi frekuensi pengawasan terhadap truk-truk berat yang masuk ke jalan nasional di luar dari jam operasional yang sudah ditetapkan. Pengawasan tidak dapat dilakukan di seluruh titik jalan nasional yang menjadi sasaran pembatasan, sehingga membuka celah bagi pelanggaran untuk terjadi di lokasi-lokasi yang tidak terpantau. Namun Dinas Perhubungan Kota Medan merespon hambatan tersebut dengan penguatan jaringan koordinasi antarlembaga, yakni dengan melibatkan Satlantas Polrestabes Kota Medan, Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara, dan Kementerian Perhubungan melalui DPTD Wilayah II Kota Medan. Strategi ini mencerminkan pendekatan kolaboratif dalam pengelolaan sumber daya yang terbatas, di mana beban pengawasan didistribusikan kepada beberapa institusi secara bersama-sama berdasarkan kewenangan masing-masing untuk menutupi keterbatasan sumber daya tersebut.

Hal ini didukung oleh hasil wawancara Bapak Samsul Bahri, beliau mengatakan bahwa;

“Saya merasa jumlah petugas yang melakukan pengawasan dan razia truk tonase sudah sangat cukup dalam melakukan pengawasan di beberapa titik”

Beliau menilai bahwa kehadiran petugas di lapangan sudah cukup memadai. Perbedaan persepsi ini kemungkinan dipengaruhi oleh pengalaman subjektif kedua narasumber, dimana Bapak Samsul Bahri selaku supir truk lebih

sering berhadapan dengan petugas di titik-titik razia tertentu, sehingga menganggap pengawasan telah berjalan dengan intensitas yang wajar.

Hasil wawancara dengan Ibu Diza Rubiani, mengatakan bahwa razia tidak dilaksanakan setiap saat, melainkan hanya beberapa kali dalam sebulan. Hal ini mengonfirmasi hasil wawancara dari Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M bahwa keterbatasan personel memang berpengaruh pada frekuensi pelaksanaan pengawasan di lapangan.

“saya melihat razia truk berat namun hanya kadang-kadang”

Pelanggaran yang dilakukan oleh truk-truk tersebut juga dapat dipengaruhi oleh tidak tersedianya tempat penampungan sementara untuk menunggu jam operasional yang seharusnya. Sehingga menyebabkan truk-truk tersebut parkir ditempat-tempat umum dan mengganggu ketertiban jalan. Namun sering kali truk-truk tersebut malah membuat kemacetan di sekitar area parkir dan menimbulkan ketidaknyamanan pengguna jalan lain. Hal ini juga dibenarkan oleh KASI Pemasok Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan.

Dari hasil wawancara bapak Erlando Purba, S.E.,M.M menyatakan bahwa terkait fasilitas penunjang seperti *truck rest area* atau tempat parkir sementara bagi truk yang menunggu jam operasional belum menyediakan fasilitas seperti itu. Beliau menambahkan bahwa biasanya truk-truk yang menunggu umumnya memanfaatkan area pom bensin, seperti yang terdapat di kawasan Ringroad sebagai tempat parkir sementara.

“Tidak ada menyediakan fasilitas seperti itu. Biasanya truk-truk yang menunggu jam operasional cenderung parkir di pombensin, seperti pombensin yang di ringroad.”

Namun Dinas Perhubungan Kota Medan telah mengoperasikan sistem *Intelligent Transport System (ITS)* yang mampu memantau persimpangan jalan secara *real time* diseluruh wilayah Kota Medan. Setiap kali terdeteksi truk yang memasuki jalan nasional di luar jam yang seharusnya, maka informasi tersebut langsung diteruskan melalui *handytalkie (HT)* kepada petugas yang ditempatkan secara *standby* di titik-titik lokasi terkait. Sistem ini merupakan keunggulan teknologi yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Medan dan berperan signifikan dalam menopang efektivitas pengawasan di tengah keterbatasan personel.

Hal ini dijelaskan oleh KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan bahwa:

“Ada, seperti ITS ini memantau setiap persimpangan jalan di Kota Medan. Jadi setiap ada truk yang masuk ke jalan nasional langsung di infokan ke HT petugas untuk segera ditindak. Dimana disetiap lokasi tersebut sudah ditempatkan petugas dishub untuk standby dalam melakukan pengawasan.”

Hasil wawancara Bapak Samsul Bahri selaku supir truk menyatakan bahwa mengenai fasilitas parkir truk dan rambu lalu lintas untuk mendukung pelaksanaan Perda No.10 Tahun 2021 ini masih belum ada. Saat menunggu jam operasional beliau mengatakan biasanya menunggu di area pabrik atau Gudang milik perusahaan. Beberapa pengemudi truk lain juga diketahui memanfaatkan area parkir di kawasan Belawan.

“Tidak ada, hanya parkir sementara di gudang/pabrik atau beberapa tempat parkir di Belawan untuk menunggu jam jalan. Kalau saya biasanya nunggu di pabrik saja sampai jam jalan tiba.”

Pernyataan ini juga di dukung oleh hasil wawancara Ibu Diza Rubiani yang menyatakan bahwa beliau belum melihat adanya jalur alternatif atau penanda khusus untuk truk di sekitar wilayah tempat tinggalnya. Kecuali akses jalan tol yang menghubungkan langsung ke KIM dan Belawan.

“Setahu saya disekitar sini belum ada jalur alternatif ataupun rambu-rambu untuk truk tersebut. Hanya jalan tol yang langsung menghubungkan ke KIM dan Belawan.”

Dari wawancara di atas dapat disimpulkan implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan menghadapi tantangan utama pada dimensi sumber daya yang menekankan ketersediaan personel, anggaran, fasilitas, dan infrastruktur sebagai prasyarat keberhasilan implementasi. Keterbatasan personel pengawas dari Dinas Perhubungan Kota Medan menyebabkan frekuensi razia dan pengawasan yang rendah, hanya dilakukan beberapa kali sebulan dan tidak menjangkau seluruh titik jalan nasional, sehingga membuka peluang pelanggaran seperti operasional truk di luar jam yang ditetapkan. Hal ini diperparah oleh belum adanya fasilitas pendukung, seperti *truck rest area* atau tempat parkir sementara, yang memaksa pengemudi memanfaatkan area pom bensin, pabrik, gudang, atau kawasan Belawan secara informal sehingga menimbulkan kemacetan dan gangguan ketertiban lalu lintas.

Meskipun demikian, respons adaptif pemerintah daerah menunjukkan upaya pengelolaan sumber daya yang terbatas melalui pendekatan kolaboratif, yaitu koordinasi lintas instansi dengan Satlantas Polrestabes Medan, Dinas

Perhubungan Provinsi Sumatera Utara, dan DPTD Wilayah II Kementerian Perhubungan, serta pemanfaatan teknologi *Intelligent Transport System* (ITS) untuk pemantauan *realtime* dan distribusi informasi cepat *via handytalkie*. Strategi ini mencerminkan prinsip teori sumber daya yang menyoroti substitusi sumber daya seperti kolaborasi dan inovasi teknologi untuk mengimbangi kekurangan personel dan infrastruktur fisik.

Namun, perbedaan persepsi antar narasumber di mana Bapak Erlando Purba mengakui keterbatasan, sementara pengemudi, Bapak Samsul Bahri merasa pengawasan sudah memadai menandakan kebutuhan komunikasi kebijakan yang lebih merata agar implementasi tidak hanya bergantung pada sumber daya formal, tetapi juga dukungan sosial dari pemangku kepentingan. Secara keseluruhan, keberhasilan jangka panjang Perda ini bergantung pada penguatan sumber daya holistik, termasuk pengadaan fasilitas parkir dan rambu lalu lintas, untuk meningkatkan efektivitas pengaturan operasional truk berat di Kota Medan.

4.1.3. Karakteristik Badan Pelaksana

Karakteristik badan pelaksana dalam teori Van Meter dan Van Horn merujuk pada sifat-sifat organisasi yang menjalankan kebijakan publik. Variabel ini mencakup kompetensi dan pengawasan yang mengkaji mekanisme penindakan yang diterapkan di lapangan, ketersediaan prosedur operasional yang terstandarisasi, serta kapasitas aparatur dalam menjalankan tugasnya. Aspek ini sangat menentukan konsistensi dan kualitas penegakan Perda No. 10 Tahun 2021 di Kota Medan.

Mekanisme penindakan terhadap pelanggaran operasional truk berat, Dinas Perhubungan Kota Medan selaku badan pelaksana kebijakan menunjukkan adanya standarisasi prosedur yang diterapkan di lapangan untuk menjamin konsistensi penegakan Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2021, meskipun dibatasi oleh keterbatasan sumber daya. Prosedur ini mencakup pemeriksaan langsung, penilangan, dan tindakan korektif yang bertujuan mencegah truk memasuki jalan nasional di luar jam operasional, sekaligus memastikan kepatuhan terhadap persyaratan teknis kendaraan.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M menyatakan bahwa ketika ditemukan pelanggaran di lapangan, petugas langsung melakukan penilangan dan mengarahkan kendaraan untuk kembali ke titik asal tanpa memasuki jalan nasional. Dalam proses penilangan, petugas turut memeriksa kelengkapan dokumen kendaraan, termasuk sertifikat uji berkala (KIR). Apabila dokumen tidak lengkap, kendaraan dapat ditahan oleh petugas.

“Untuk truk yang melakukan pelanggaran, diberikan tindakan berupa tilang yang dilakukan secara langsung. Setelah ditilang truk tersebut biasanya diarahkan untuk balik ke asalnya tidak memasuki jalan nasional. Saat ditilang petugas melihat kelengkapan dokumen truk tersebut juga kir truk untuk mengecek kelayakan jalan truk tersebut. jikalau dokumen-dokumen truk tersebut tidak lengkap, truknya akan ditahan oleh petugas.”

Hal ini juga dibenarkan oleh hasil wawancara dengan Bapak Samsul Bahri yang menyatakan bahwa dari pengalaman beliau yang pernah ditilang karena beroperasi di luar jam yang diizinkan memberikan gambaran nyata tentang mekanisme penindakan ini dari perspektif penerima sanksi. Sanksi yang

diterimanya berupa penahanan STNK, yang dapat diambil kembali melalui proses sidang yang melibatkan instansi terkait dan pihak perusahaan. Maka dari itu beliau menilai sistem pengawasan di Kota Medan sudah cukup ketat.

“Pernah, saya pernah melihat Razia truk bertonase berat di sekitar Belawan. Truk saya juga pernah di tilang karna lewat di jam yang tidak seharusnya. Biasanya petugas akan meminta dokumen-dokumen seperti STNK untuk di cek dan ditahan sebagai bentuk sanksi pelanggaran. STNK tersebut dapat diambil kembali melalui sidang yang dilakukan oleh instansi terkait dengan pihak pabrik/perusahaan truk tersebut.”

Hasil wawancara Ibu Diza Rubiani juga mendukung pendapat kedua narasumber tersebut, beliau mengatakan bahwa pernah menyaksikan kegiatan razia yang dilaksanakan bersama oleh Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Truk yang tertangkap melanggar umumnya dikenai sanksi tilang dan penahanan STNK. beliau menilai bahwa petugas yang bertugas cenderung bertindak tegas dalam menindak pelanggar.

“Saya pernah melihat petugas disub dan kepolisian melakukan pengawasan truk berat seperti razia. Setahu saya truk yang melanggar biasanya dikenakan sanksi tilang, penahanan STNK.”

Hasil wawancara dengan ketiga narasumber tersebut menggambarkan kekuatan karakteristik badan pelaksana yaitu Dinas Perhubungan Kota Medan dalam mengimplementasikan Perda No. 10 Tahun 2021, sebagaimana ditekankan dalam teori Van Meter dan Van Horn yang menyoroti kompetensi, prosedur operasional, dan kapasitas aparatur sebagai pilar utama keberhasilan penegakan kebijakan. Mekanisme penindakan lapangan seperti penilangan langsung,

pemeriksaan dokumen KIR, pengembalian kendaraan ke titik asal, dan penahanan STNK hingga proses sidang menunjukkan adanya prosedur standar yang efektif melalui koordinasi antarlembaga, termasuk dengan Kepolisian, yang ditempatkan di titik-titik strategis perbatasan jalan nasional. Persepsi positif dari perspektif narasumber, baik dari petugas pelaksana maupun warga terdampak dan supir truk, mencerminkan sikap aparaturnya yang tegas dan konsisten, sehingga memperkuat kapasitas organisasi dalam menjaga kepatuhan tanpa memerlukan dokumen formal yang kaku.

Salah satu temuan penting dalam wawancara ini adalah ketiadaan Standar Operasional Prosedur (SOP) tertulis yang secara khusus mengatur mekanisme pengawasan Perda ini. Meskipun demikian, setiap petugas lapangan dianggap telah memiliki pemahaman yang memadai berdasarkan pengalaman kerja dan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Wali Kota serta Perda terkait.

Hasil wawancara dengan KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan menambahkan bahwa dalam pelaksanaannya, belum terdapat Standar Operasional Prosedur (SOP) tertulis yang secara khusus mengatur mekanisme pengawasan Perda ini. Pengawasan dilakukan melalui koordinasi antarlembaga terkait, dengan titik penindakan yang ditempatkan di perbatasan jalan nasional yang dilarang dilewati truk bertonase besar.

“Untuk pengawasannya biasanya dishub kota medan berkoordinasi dengan dinas-dinas terkait untuk bekerjasama dalam melakukan pengawasan terkait truk berat di Kota Medan. Untuk SOP tidak ada. Untuk penindakan dilakukan di daerah perbatasan jalan

nasional yang tidak boleh dilalui oleh truk bertonase besar.”

Beliau juga mengatakan terkait pelatihan formal bagi petugas pengawas dilapangan belum tersedia secara terprogram. Hal ini merupakan celah institusional yang berpotensi mengakibatkan inkonsistensi dalam penerapan prosedur di lapangan, terutama ketika dihadapkan pada situasi-situasi yang memerlukan penilaian diskresi.

“Untuk pelatihan khusus tidak ada”

Untuk memperkuat karakteristik badan pelaksana dalam pengawasan Perda No. 10 Tahun 2021, Dinas Perhubungan Kota Medan telah mengembangkan saluran pelaporan masyarakat yang responsif dan terintegrasi. Mekanisme ini mencakup penyediaan *call center* melalui nomor *WhatsApp*, yang juga dipromosikan secara luas melalui akun Instagram resmi Dinas Perhubungan Kota Medan, memungkinkan warga melaporkan pelanggaran operasional truk berat secara *realtime*. Hal ini ditegaskan oleh KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan bahwa:

Laporan yang masuk langsung ditindaklanjuti dengan pengiriman petugas ke lokasi untuk melakukan pengecekan dan pengawasan mendalam. Selain itu, pelaporan dapat dilakukan melalui kecamatan setempat, di mana keresahan warga diformalkan dalam surat resmi yang diteruskan langsung ke Dinas Perhubungan Kota Medan, sehingga memastikan respons institusional yang terstruktur dan cepat. Pendekatan ganda ini tidak hanya meningkatkan kapasitas pengawasan di tengah keterbatasan personel, tetapi juga memperkaya kompetensi organisasi melalui keterlibatan masyarakat, yang pada akhirnya mendukung

konsistensi penegakan kebijakan di lapangan. Hal ini ditekankan langsung oleh Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M selaku KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan dalam wawancara yang menyatakan bahwa:

“Kami menyediakan call center berupa nomor whatsapp serta info ini juga tertera di Instagram resmi Dinas Perhubungan Kota Medan. Laporan tersebut akan langsung ditindaklanjuti dengan mengirim petugas ke daerah laporan untuk melakukan pengecekan dan pengawasan. Laporan warga juga bisa melalui kecamatan, dimana dari kecamatan yang mengirim surat langsung ke Dinas Perhubungan Kota Medan terkait keresahan warga.”

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Medan menunjukkan fondasi yang solid dalam implementasi Perda No. 10 Tahun 2021, sebagaimana diuraikan dalam teori Van Meter dan Van Horn yang memposisikan kompetensi aparatur, prosedur operasional standar, dan kapasitas organisasi sebagai faktor kunci keberhasilan kebijakan publik. Meskipun tidak adanya SOP tertulis secara spesifik serta pelatihan khusus untuk penanganan truk bermuatan berat, mekanisme penindakan lapangan seperti penilangan langsung, pemeriksaan dokumen KIR, penahanan STNK, dan koordinasi antarlembaga dengan Kepolisian di titik strategis perbatasan jalan nasional telah terbukti efektif, sebagaimana dirasakan oleh narasumber dari berbagai perspektif pejabat pelaksana, supir truk, dan warga.

Persepsi positif terhadap ketegasan dan konsistensi badan pelaksana semakin diperkuat oleh inovasi saluran pelaporan masyarakat melalui *WhatsApp*, *Instagram*, dan laporan secara langsung, yang memungkinkan respons cepat dan partisipatif, sehingga mengatasi keterbatasan personel secara adaptif. Hal ini

menegaskan bahwa badan pelaksana yang responsif dan kolaboratif dapat mendorong kepatuhan tanpa bergantung sepenuhnya pada regulasi formal, meskipun pengembangan SOP komprehensif tetap esensial untuk menjamin skalabilitas dan akuntabilitas pengawasan operasional truk berat di Kota Medan ke depan.

4.1.4. Komunikasi Antar Organisasi dan Kegiatan Pelaksanaan

Variabel komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan dalam implementasi kebijakan publik tidak dapat dilepaskan dari kualitas koordinasi antarlembaga yang terlibat. Dalam konteks Perda No. 10 Tahun 2021, setidaknya empat institusi terlibat, yaitu Dinas Perhubungan Kota Medan, Satlantas Polrestabes Kota Medan, Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara, serta Kementerian Perhubungan melalui DPTD Wilayah II Kota Medan.

Pentingnya kerjasama antar instansi-instansi tersebut dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 ini sangat penting. Peran setiap lembaga untuk mencapai tujuan dari adanya perda ini harus tercapai untuk menciptakan ketertiban lalu lintas di Kota Medan. Maka dari itu koordinasi yang dijalin juga harus sejalan dengan kepentingan tujuan Perda tersebut. Hal ini juga tidak terlepas dari bagaimana setiap instansi memiliki tugas dan tanggungjawabnya sendiri maka adanya pembagian tugas dalam pengawasan kebijakan ini sesuai dengan kewenangan setiap instansi yang terkait.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M mengatakan bahwa koordinasi antarlembaga dijalankan melalui dua mekanisme utama, yaitu rapat rutin yang diselenggarakan setiap tiga bulan sekali, serta

komunikasi informal yang berlangsung melalui grup percakapan *via WhatsApp*. Pembagian tugas antarinstansi dilakukan berdasarkan kewenangan masing-masing, dimana pelanggaran yang berkaitan dengan STNK ditangani oleh Satlantas Kepolisian, sementara permasalahan KIR menjadi ranah Dinas Perhubungan Kota Medan.

“Koordinasi dilakukan dengan pihak-pihak terkait melalui rapat rutin atau langsung komunikasi grup chat di whatsapp. Rapat ini dilakukan setiap 3 bulan. ”

Dari wawancara tersebut dapat dilihat bahwa koordinasi antarlembaga dalam implementasi kebijakan public ini berjalan melalui cara yang sederhana tapi efektif, yaitu rapat rutin setiap tiga bulan dan obrolan sehari-hari lewat grup *WhatsApp*. Cara ini memadukan pertemuan formal untuk rencana besar dengan komunikasi cepat untuk urusan harian, sehingga lembaga-lembaga seperti Dinas Perhubungan Kota Medan dan Satlantas Polrestabes. Pembagian tugas antar lembaga juga jelas, misalnya Satlantas Polrestabes urus STNK sementara Dinas Perhubungan tangani KIR, yang membuat pekerjaan lebih lancar tanpa saling tumpang tindih. Dalam hal ini komunikasi antarlembaga sudah terjalin dengan baik.

Hasil wawancara Bapak Samsul Bahri juga menyetujui, dimana beliau mengatakan bahwa adanya kerja sama yang cukup baik antara Dinas Perhubungan Kota Medan dan Kepolisian dalam melaksanakan pengawasan, yang terlihat dari razia-razia yang kerap melibatkan kedua instansi tersebut secara bersama-sama. Beliau juga menilai komunikasi antara pihak pengusaha angkutan dengan

pemerintah sudah berjalan dengan baik, yang dibuktikan oleh penyelenggaraan training perusahaan terkait adanya aturan ini sebelum pengemudi mulai bertugas.

“Menurut saya kerjasamanya cukup baik, terlihat dari razia yang sering dilakukan dan melibatkan petugas dishub dan kepolisian. Komunikasinya juga cukup karna dengan adanya training terkait perda ini sebelum mulai bekerja sudah membuktikan bahwa perusahaan tahu bahwa adanya peraturan ini di Kota Medan.”

Hasil wawancara Ibu Diza Rubiani juga berpendapat sama yang mengatakan bahwa meski hanya mengamati dari sudut pandang warga, turut menilai bahwa terdapat kerja sama yang terlihat antara Dishub dan Kepolisian dalam pelaksanaan pengawasan. Namun beliau sendiri mengaku belum pernah melapor ataupun berinteraksi langsung dengan instansi terkait.

“Sepenglihatan saya antara dishub dan polisi memiliki kerja sama untuk mengawasi truk berat ini. Tapi saya tidak pernah melaporkan hal-hal tersebut.”

Hasil wawancara dengan narasumber menegaskan bahwa koordinasi antarlembaga dalam menjalankan kebijakan sudah berjalan lancar dan efektif. Rapat triwulanan dan grup *WhatsApp* memudahkan komunikasi, sementara pembagian tugas jelas seperti Satlantas urus STNK dan Dishub tangani KIR. Narasumber dari berbagai pihak pejabat, supir truk dan warga sepakat ada kerjasama dan koordinasi yang baik antara Dinas Perhubungan Kota Medan, Kepolisian serta pelaku usaha, terlihat dari razia bersama dan training bagi pengusaha, meski interaksi langsung warga masih terbatas. Secara keseluruhan, ini memperkuat pengawasan truk berat di lapangan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Erlando Purba,S.E.,M.M

bahwa:

“Pembagian tugas dilakukan sesuai dengan bidang masing-masing instansi. Seperti jika terkait STNK truk tersebut mati maka pihak satlantas kepolisian yang menilang truk tersebut. Jika KIR yang mati maka truk tersebut ditilang oleh Dinas Perhubungan Kota Medan.”

Namun ada satu aspek yang menarik perhatian adalah minimnya koordinasi formal antara asosiasi atau komunitas pengemudi truk dengan pemerintah. Dimana pihak pemerintah belum cukup luas dalam menjangkau pihak terkait dalam mensosialisasikan Perda ini. Beberapa pihak pengangkutan mungkin belum tahu bahwa adanya aturan tentang pembatasan jam operasional truk bermuatan berat di Kota Medan. Hal ini disampaikan Bapak Samsul Bahri dalam wawancaranya bahwa beliau belum mengetahui adanya koordinasi formal antara asosiasi atau komunitas pengemudi truk dengan pemerintah dalam konteks sosialisasi aturan ini. Kondisi ini menunjukkan bahwa saluran komunikasi antara pelaksana di lapangan dengan pembuat kebijakan masih bersifat sepihak dan belum melibatkan partisipasi aktif dari komunitas pengemudi sebagai pemangku kepentingan utama.

“koordinasi dengan asosiasi atau komunitas supir truk setahu saya belum ada”

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan bahwa koordinasi antarlembaga dalam implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan telah berjalan dengan baik dan mendukung efektivitas implementasi kebijakan publik,

sebagaimana ditekankan dalam variabel komunikasi dan pelaksanaan teori Van Meter dan Van Horn. Mekanisme seperti rapat triwulanan, grup *WhatsApp*, serta pembagian tugas jelas antara Dinas Perhubungan Kota Medan untuk KIR dan Satlantas Polrestabes untuk STNK, didukung razia bersama dan *training* bagi pengusaha, memperkuat kerjasama lintas institusi termasuk dengan Dinas Perhubungan Provinsi dan DPTD Wilayah II.

Pendapat dari ketiga narasumber mengonfirmasi adanya kelancaran komunikasi dalam menjaga ketertiban lalu lintas. Namun, celah utama terletak pada minimnya koordinasi formal dengan asosiasi pengemudi truk untuk sosialisasi, yang menyebabkan sebagian pelaku usaha belum sepenuhnya mengetahui aturan jam operasional, sehingga komunikasi masih cenderung sepihak. Secara keseluruhan, penguatan saluran partisipatif dengan komunitas pengusaha akan melengkapi sinergi antarlembaga, memastikan implementasi yang lebih inklusif dan berkelanjutan di Kota Medan.

4.1.5. Disposisi Implementor

Variabel disposisi implementor merupakan salah satu faktor krusial dalam proses implementasi kebijakan publik, yang mencakup sikap, motivasi, serta komitmen dari seluruh pihak yang terlibat, baik aparat pemerintah seperti pejabat birokrasi maupun kelompok sasaran regulasi seperti masyarakat atau pelaku usaha. Disposisi positif dari para pelaksana seperti antusiasme, profesionalisme, dan kesediaan untuk bertanggungjawab menjadi prasyarat mutlak bagi keberhasilan implementasi, karena sikap negatif seperti resistensi atau kurangnya motivasi sering kali menghambat pencapaian tujuan kebijakan.

Disposisi ini dipengaruhi oleh faktor internal seperti pelatihan dan budaya organisasi, serta eksternal seperti dukungan politik, sehingga pelaksana kebijakan perlu membangun budaya kerja yang mendorong motivasi intrinsik melalui insentif, sosialisasi, dan monitoring berkelanjutan. Pada akhirnya, tanpa disposisi yang kuat, bahkan kebijakan terbaik pun berisiko gagal di lapangan, menekankan pentingnya seleksi, pengembangan kapasitas, dan penilaian berkala terhadap implementor.

Hasil wawancara dengan KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan menegaskan bahwa beliau menilai kebijakan pembatasan jam operasional truk berat memiliki urgensi yang tinggi. Truk bertonase besar yang beroperasi di jalan nasional Kota Medan dinilai berpotensi menimbulkan kemacetan akibat dimensi badan kendaraan, sekaligus meningkatkan risiko kecelakaan akibat *blind spot*. Komitmen Dinas Perhubungan Kota Medan terhadap kebijakan ini juga tercermin dari upaya penerapan teknologi ITS dan koordinasi berkelanjutan dengan lembaga mitra.

“Menurut saya, perda ini cukup penting. Karena truk bertonase berat ini cukup mengganggu pengguna jalan jika masuk ke jalan nasional Kota Medan. Dimana bidang truk yang besar dapat memakan sebagian badan jalan sehingga menyebabkan kemacetan juga truk berat berisiko mengalami blind spot yang dapat memberikan dampak pada pengguna jalan lain. Namun terkadang ada beberapa truk yang masuk karna mengantarkan barang kontruksi dalam proses pembangunan proyek pemerintah yang tidak dapat dihentikan.”

Beliau juga menambahkan adanya kendala internal di lapangan, terutama keberadaan pihak-pihak yang disebutnya sebagai "mafia" di sekitar lokasi pengawasan. Kehadiran oknum-oknum tersebut kerap menyulitkan petugas

dalam menjalankan tugas penegakan secara konsisten. Kondisi ini mengindikasikan bahwa tantangan implementasi tidak hanya bersifat teknis dan administratif, tetapi juga menyentuh dimensi integritas dan tata kelola.

“Ada. Karena adanya “mafia-mafia” dilingkungan sekitar yang menyulitkan petugas di lapangan.”

Hasil wawancara dengan Bapak Samsul Bahri menyatakan bahwa secara prinsip kebijakan ini baik bagi ketertiban lalu lintas. Akan tetapi, di sisi lain, beliau merasakan beban nyata dalam pelaksanaannya karena razia yang sering dilakukan menyebabkan keterlambatan pengiriman barang, yang pada akhirnya merugikan dirinya sebagai pengemudi.

”Bagi saya aturan ini memberatkan karena sering adanya razia juga merugikan saya sebagai supir truk karena mengalami keterlambatan dalam mengantar barang”

Hasil wawancara kedua narasumber mengungkap dinamika yang kompleks terhadap kebijakan pembatasan jam operasional truk berat. Implementor resmi menunjukkan disposisi positif yang kuat, dengan penilaian urgensi tinggi atas risiko kemacetan akibat dimensi truk bertonase besar di jalan nasional Kota Medan serta bahaya kecelakaan dari *blind spot*, yang diwujudkan melalui komitmen nyata seperti penerapan teknologi ITS dan koordinasi berkelanjutan dengan mitra lembaga.

Namun adanya tantangan internal seperti keberadaan “mafia” atau oknum pengawas menguji konsistensi penegakan, menggeser fokus dari aspek

teknis ke dimensi integritas dan tata kelola, sehingga menimbulkan ketegangan antara dukungan prinsipil dan demotivasi lapangan.

Sementara itu, perspektif supir truk seperti Bapak Samsul Bahri mencerminkan disposisi ambivalen pengakuan atas manfaat kebijakan bagi ketertiban lalu lintas, tetapi resistensi emosional akibat razia yang menyebabkan keterlambatan pengiriman barang. Secara keseluruhan, disposisi implementor bersifat optimis namun kondisional, menuntut intervensi seperti penguatan anti-korupsi, jadwal razia prediktif berbasis ITS, dan dialog inklusif dengan stakeholder untuk menjaga komitmen jangka panjang di tengah realitas empiris.

Lanjutan hasil wawancara Bapak Samsul Bahri mengatakan bahwa beliau secara jujur mengakui ketaatannya terhadap aturan lebih didorong oleh ketakutan akan sanksi daripada kesadaran intrinsik, mengingat pelanggaran dapat langsung berdampak pada keberlangsungan pekerjaannya. Hal ini merupakan indikasi penting bahwa internalisasi nilai kebijakan di kalangan pengemudi belum sepenuhnya tercapai. Kepatuhan yang ada masih bersifat instrumental, bukan normatif.

“Bagi saya aturan ini memberatkan karena sering adanya razia juga merugikan saya sebagai supir truk karna mengalami keterlambatan dalam mengantar barang. Menurut saya pribadi, saya lebih takut terhadap sanksi. Karena dapat menghambat pekerjaan saya.”

Hasil wawancara dengan Ibu Diza Rubiani mengatakan bahwa beliau menilai petugas yang bertugas di lapangan cenderung bertindak tegas, terbukti dari langkah penilangan yang langsung dilakukan terhadap truk bermuatan berat

yang melanggar aturan. beliau berharap ke depannya pemerintah dapat lebih aktif melakukan sosialisasi kepada warga, mengingat masih minimnya pengetahuan masyarakat tentang peraturan ini. Secara keseluruhan, masyarakat merasakan manfaat nyata dari kebijakan ini dalam hal peningkatan keselamatan dan kenyamanan lalu lintas sehari-hari.

“Kalau sosialisasi ke warga belum pernah, mungkin nanti setelah ini boleh mohon dibuat sosialisasinya.”

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan disposisi implementor yang heterogen namun dominan positif terhadap kebijakan pembatasan jam operasional truk berat, dimana sikap, motivasi, dan komitmen pelaku utama aparat pemerintah, pengemudi, dan masyarakat secara kolektif mendukung tujuan mengurangi kemacetan serta risiko kecelakaan akibat dimensi truk bertonase besar dan *blind spot* di jalan nasional Kota Medan.

Dari sisi aparat seperti KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan, disposisi tercermin kuat melalui penilaian urgensi tinggi, komitmen nyata *via* teknologi ITS dan koordinasi mitra, serta ketegasan penilangan lapangan seperti hasil wawancara Ibu Diza Rubiani. Namun, keberadaan "mafia" atau oknum pengawas menimbulkan demotivasi internal, menggeser fokus dari efisiensi teknis ke isu integritas dan tata kelola, yang berpotensi melemahkan konsistensi penegakan.

Perspektif pengemudi Bapak Samsul Bahri menunjukkan disposisi ambivalen pengakuan prinsipil atas manfaat ketertiban lalu lintas, tapi resistensi emosional karena keterlambatan pengiriman dan kepatuhan instrumental yang didorong sanksi, bukan kesadaran intrinsik. Ini mengindikasikan kurangnya

internalisasi nilai kebijakan di kalangan sasaran, yang dapat menghambat keberlanjutan.

Sementara itu, Ibu Diza Rubiani mengapresiasi manfaat keselamatan dan kenyamanan, dengan sikap mendukung ketegasan petugas, meski menyoroti minimnya sosialisasi. Hal ini mencerminkan disposisi positif eksternal yang siap diperkuat melalui edukasi. Secara keseluruhan, disposisi implementor bersifat optimis dan berkomitmen, sebagaimana diprediksi model Van Meter dan Van Horn, tetapi kondisional terhadap kendala korupsi, resistensi ekonomi, dan kurangnya sosialisasi. Intervensi strategis seperti penguatan anti-korupsi, jadwal razia prediktif berbasis ITS, dialog stakeholder, dan kampanye edukasi masih diperlukan untuk mengubah kepatuhan instrumental menjadi normatif, memastikan keberhasilan jangka panjang kebijakan di lapangan.

4.1.6. Kondisi Sosial, Ekonomi, dan Politik

Variabel terakhir mengkaji faktor-faktor kontekstual yang turut membentuk lanskap implementasi kebijakan, mencakup respons dunia usaha, tekanan-tekanan dari berbagai kepentingan, serta dampak nyata yang dirasakan oleh masyarakat luas. Hal ini dapat dilihat dari berbagai faktor seperti sosial, ekonomi dan politik untuk menentukan keberhasilan sebuah implementasi kebijakan publik. Keberhasilan implementasi ini dapat dibuktikan dari respon pelaku usaha dan masyarakat sasaran kebijakan ini.

Hasil wawancara dengan Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M menyatakan bahwa respons dari kalangan pengusaha logistik dan industri terhadap kebijakan ini cenderung bersifat penolakan. Para pelaku usaha merasa dirugikan karena

pembatasan jam operasional menghambat proses distribusi barang. Bentuk penolakan yang telah terjadi antara lain berupa pengiriman surat keberatan kepada Dinas Perhubungan, meskipun sebagian pengusaha juga mengajukan permohonan izin operasional di luar jam yang ditetapkan melalui prosedur resmi.

“Kebanyakan menolak, karena pengiriman barang jadi terhambat menyebabkan kerugian bagi pengusaha. Penolakan yang pernah dilakukan seperti dengan mengirimkan surat ke Dishub. Namun ada juga yang mengirimkan surat izin jalan di jam dan jalan nasional di luar dari jam operasional yang seharusnya.”

Hal ini juga didukung oleh hasil wawancara dengan Bapak Samsul Bahri yang menyatakan bahwa pembatasan jam operasional telah mengurangi kapasitas pengiriman hariannya yang semula dapat menyelesaikan dua trip dalam sehari, kini hanya mampu satu trip. Berkurangnya jumlah trip ini berimbas langsung pada penurunan pendapatan beliau. Meskipun demikian, ia menegaskan bahwa dirinya tidak pernah mendapat tekanan dari pemilik barang atau perusahaan untuk beroperasi di luar jam yang ditetapkan, kecuali untuk pengiriman ke luar kota yang memang biasa berangkat di pagi hari.

“Ada. Karna mengalami keterlambatan dalam mengantar dan membongkar barang, yang seharusnya sehari bisa dua trip karna pembatasan jam ini jadi hanya satu trip saja. Hal ini Berdampak ke pendapatan saya, karena adanya pembatasan jam operasional ini mengurangi trip jalan truk saya.”

Hasil wawancara dengan Ibu Diza Rubiani mendukung pendapat Bapak Samsul Bahri, beliau mengatakan bahwa para pengusaha dan pengemudi

truk pada umumnya menolak kebijakan ini karena alasan ekonomi, baik dari sisi penurunan volume distribusi maupun berkurangnya trip harian yang berdampak pada pendapatan pengemudi dan pelaku usaha.

“Menurut saya tentunya menentang, karena ini merugikan mereka. Truk-truk ini kan biasanya bawa barang-barang perusahaan, kalau jam operasionalnya dibatasi, volume distribusinya juga menjadi terbatas, tentunya dapat menurunkan profit perusahaan. Untuk sopir truknya sendiri juga pasti menentang karena, mereka kan biasanya mengikuti arahan. Jika disuruh jam segitu, ya mereka harus langsung pergi. Jadi kalau dibatasi jadi menghabiskan waktu dengan sia-sia.”

Hasil wawancara dengan ketiga narasumber secara konsisten mengungkap respons negatif dari pelaku usaha logistik dan pengemudi truk terhadap kebijakan ini, yang terutama didorong oleh dampak ekonomi pembatasan jam operasional. Pengusaha menyatakan penolakan melalui surat keberatan dan permohonan izin khusus, sementara supir truk mengalami penurunan trip harian dari dua menjadi satu, yang langsung memengaruhi pendapatan tanpa tekanan dari perusahaan untuk melanggar aturan. Pandangan warga memperkuat bahwa alasan ekonomi seperti berkurangnya volume distribusi menjadi pemicu utama ketidakpuasan. Secara keseluruhan, temuan ini menyoroti perlunya keseimbangan antara tujuan kebijakan lalu lintas dan kepentingan ekonomi melalui dialog lebih intensif dengan pemangku kepentingan, agar implementasi tetap berkelanjutan.

Lanjutan wawancara dengan Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M mengakui adanya tekanan dari pihak-pihak tertentu yang menjadi “backup” bagi perusahaan truk dalam proses penegakan peraturan. Kondisi ini mengindikasikan adanya dinamika politik dan kepentingan yang membayangi pelaksanaan

kebijakan di lapangan, sehingga petugas tidak selalu dapat bertindak sepenuhnya berdasarkan ketentuan yang berlaku.

“Pasti ada. Dimana terdapat orang-orang yang menjadi backup dari perusahaan truk tersebut.”

Di sisi lain, partisipasi masyarakat dalam pelaporan pelanggaran dinilai cukup aktif, dengan rata-rata satu laporan per minggu yang masuk ke Dinas Perhubungan Kota Medan. Jenis pelanggaran yang paling banyak dilaporkan adalah masuknya truk besar ke jalan-jalan permukiman yang mengganggu ketenangan dan keselamatan warga. Hal ini menunjukkan bahwa kesadaran sebagian warga terhadap dampak negatif operasional truk berat di lingkungan mereka sudah cukup baik, bahkan mendorong mereka untuk mengambil peran aktif dalam pengawasan.

Hal ini dibenarkan oleh hasil wawancara Bapak Erlando Purba,S.E.,M.M bahwa:

“Untuk pelaporan dari masyarakat cukup sering, dimana biasanya seminggu sekali ada yang melaporkan. Dari sini dapat dikatakan bahwa masyarakat mendukung dan berperan aktif dalam menjalankan Perda ini. Biasanya masalah yang dilaporkan yaitu adanya truk besar yang masuk ke jalan kecil meresahkan masyarakat.”

Hasil wawancara dengan Bapak Samsul Bahri menyatakan bahwa dukungan politik dan kebijakan pemerintah belum sejalan dengan kebutuhan rill supir truk dan pengusaha angkutan karena adanya kebijakan ini cukup berdampak pada pendapatannya. Hal ini juga merugikan pihak perusahaan karna

keterlambatan mengantar barang mengakibatkan adanya penambahan biaya yang dikeluarkan.

“Menurut saya belum”

Dari wawancara diatas dapat disimpulkan dari respon dominan negatif yang terlihat dari pengusaha logistik yang menolak melalui surat keberatan dan permohonan izin khusus karena hambatan distribusi barang, serta supir truk, yang mengalami penurunan trip harian dari dua menjadi satu, berakibat penurunan pendapatan dan biaya tambahan bagi perusahaan. Ibu Diza Rubiani memperkuat bahwa alasan ekonomi seperti terbatasnya volume distribusi dan waktu "sia-sia" menjadi pemicu utama penolakan, mencerminkan ketidakseimbangan antara tujuan kebijakan lalu lintas dan kebutuhan operasional riil.

Petugas Dinas Perhubungan Kota Medan juga mengungkap tekanan dari “backup” pihak tertentu yang membayangi penegakan aturan, menunjukkan dinamika politik yang melemahkan independensi petugas dan menimbulkan inkonsistensi lapangan. Dukungan politik pemerintah dinilai belum selaras dengan realitas ekonomi, memperburuk ketegangan.

Kontrasnya, masyarakat menunjukkan respons positif melalui partisipasi pelaporan pelanggaran, rata-rata satu laporan per minggu ke Dinas Perhubungan Kota Medan, terutama truk besar di permukiman yang mengganggu keselamatan dan ketenangan. Ini mengindikasikan kesadaran sosial yang baik dan peran pengawasan sukarela, yang memperkuat legitimasi kebijakan.

Secara keseluruhan, faktor kontekstual ini menghasilkan keberhasilan parsial dukungan sosial mendorong implementasi, tetapi resistensi ekonomi dan

tekanan politik berpotensi menghambatnya. Untuk keberlanjutan, diperlukan keseimbangan melalui dialog intensif, insentif ekonomi (misalnya rute alternatif), penguatan anti-tekanan politik, dan sosialisasi masif guna menyelaraskan kepentingan semua pihak.

4.2.Pembahasan

Dari hasil observasi dan proses pengumpulan data serta wawancara yang dilakukan peneliti dapat dikemukakan bahwa implementasi kebijakan pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan belum berjalan secara optimal.

Dalam penelitian ini yang menjadi permasalahan adalah bagaimana implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan. Dengan pisau analisis berdasarkan kajian teori Van Meter dan Van Horn yaitu: standar dan sasaran kebijakan, sumber daya, karakteristik badan pelaksana, komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan, disposisi implementor, dan kondisi sosial, ekonomi dan politik. Pembahasan secara rinci akan diuraikan sebagai berikut:

Pertama, dari variabel standar dan sasaran kebijakan, implementasi Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 mengenai pembatasan jam operasional truk bertonase berat belum berjalan secara optimal. Meskipun kebijakan ini secara umum selaras dengan standar dan sasaran utama, seperti menjaga ketertiban lalu lintas melalui pengurangan kemacetan, minimisasi risiko kecelakaan, serta peningkatan kepatuhan perusahaan swasta didukung oleh

sosialisasi intensif Dinas Perhubungan Kota Medan, penurunan pelanggaran lapangan, dan apresiasi warga terdapat ketidaksesuaian parsial yang krusial. Keterbatasan sosialisasi pada masyarakat umum, yang hanya memahami larangan secara permukaan tanpa dasar hukum, serta tantangan yurisdiksi terhadap truk *proyek* nasional yang menghambat penegakan penuh, menunjukkan bahwa pencapaian belum merata dan berkelanjutan. Koordinasi berkala dengan Kepolisian dan Kementerian Perhubungan merupakan langkah evaluatif tepat untuk menjembatani celah ini, sehingga kebijakan dapat mencapai optimalitas secara keseluruhan.

Kedua, dari variabel sumber daya, implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan belum terlaksana dengan baik. Tantangan utama terletak pada keterbatasan personel pengawas Dinas Perhubungan Kota Medan yang menyebabkan frekuensi razia rendah dan pengawasan tidak menyeluruh di seluruh titik jalan nasional, sehingga membuka peluang pelanggaran operasional truk di luar jam yang ditetapkan, diperparah oleh belum adanya fasilitas pendukung seperti *truck rest area* atau tempat parkir sementara yang memaksa pengemudi memanfaatkan area informal dan menimbulkan kemacetan. Meskipun ada respons adaptif melalui koordinasi lintas instansi dengan Satlantas Polrestabes Medan, Dinas Perhubungan Provinsi, dan Kementerian Perhubungan serta pemanfaatan teknologi *Intelligent Transport System* untuk pemantauan *realtime*, perbedaan persepsi narasumber seperti pengakuan keterbatasan oleh Bapak Erlando Purba versus persepsi pengawasan memadai oleh Bapak Samsul Bahri menandakan

komunikasi kebijakan yang belum merata. Secara keseluruhan, keberhasilan jangka panjang bergantung pada penguatan sumber daya holistik, termasuk pengadaan fasilitas parkir dan rambu lalu lintas, untuk mengatasi ketergantungan pada substitusi kolaboratif dan inovasi teknologi semata.

Ketiga, dari variabel karakteristik badan pelaksana, implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 sudah berjalan secara optimal. Dinas Perhubungan Kota Medan menunjukkan fondasi solid sesuai teori Van Meter dan Van Horn, dengan kompetensi aparatur, prosedur operasional standar, dan kapasitas organisasi yang efektif meskipun belum ada SOP tertulis spesifik serta pelatihan khusus untuk penanganan truk bermuatan berat. Mekanisme penindakan lapangan seperti penilangan langsung, pemeriksaan dokumen KIR, penahanan STNK, dan koordinasi antarlembaga dengan Kepolisian di titik strategis perbatasan jalan nasional telah terbukti efektif, dirasakan positif oleh narasumber dari pejabat pelaksana, supir truk, maupun warga. Persepsi ketegasan dan konsistensi semakin diperkuat oleh inovasi saluran pelaporan masyarakat melalui *WhatsApp*, Instagram, dan laporan langsung yang memungkinkan respons cepat serta partisipatif, sehingga mengatasi keterbatasan personel secara adaptif. Hal ini menegaskan bahwa badan pelaksana yang responsif dan kolaboratif berhasil mendorong kepatuhan tanpa ketergantungan penuh pada regulasi formal, meskipun pengembangan SOP komprehensif tetap diperlukan untuk skalabilitas dan akuntabilitas jangka panjang dalam pengawasan operasional truk berat di Kota Medan.

Keempat, dari variabel komunikasi antar organisasi dan kegiatan pelaksanaan, implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 belum berjalan secara maksimal. Koordinasi antar lembaga telah berjalan dengan baik dan mendukung efektivitas kebijakan sesuai teori Van Meter dan Van Horn, melalui mekanisme rapat triwulanan, grup *WhatsApp*, pembagian tugas jelas antara Dinas Perhubungan Kota Medan untuk KIR dan Satlantas Polrestabes untuk STNK, serta razia bersama dan *training* bagi pengusaha yang melibatkan Dinas Perhubungan Provinsi dan DPTD Wilayah II, dengan konfirmasi kelancaran komunikasi dari ketiga narasumber untuk menjaga ketertiban lalu lintas. Namun, celah utama adalah minimnya koordinasi formal dengan asosiasi pengemudi truk untuk sosialisasi yang menyebabkan sebagian pelaku usaha belum sepenuhnya mengetahui aturan jam operasional sehingga komunikasi cenderung sepihak. Secara keseluruhan, penguatan saluran partisipatif dengan komunitas pengusaha diperlukan untuk melengkapi sinergi antar lembaga, memastikan implementasi yang lebih inklusif dan berkelanjutan di Kota Medan.

Kelima, dari variabel disposisi implementor, implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 masih dibawah kata standar. Disposisi pelaku utama aparat pemerintah, pengemudi, dan masyarakat dominan positif, mendukung tujuan pengurangan kemacetan dan risiko kecelakaan akibat truk bertonase besar di jalan nasional Kota Medan, sebagaimana diprediksi model Van Meter dan Van Horn. Aparat seperti KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan menunjukkan komitmen kuat melalui penilaian urgensi tinggi, teknologi ITS, koordinasi mitra, dan ketegasan penilangan seperti

disampaikan Ibu Diza Rubiani, pengemudi Bapak Samsul Bahri ambivalen dengan pengakuan prinsipil tapi resistensi emosional akibat keterlambatan pengiriman dan kepatuhan instrumental berbasis sanksi serta masyarakat mengapresiasi keselamatan meski soroti minim sosialisasi. Namun, keberadaan “mafia” atau oknum pengawas menimbulkan demotivasi internal dan isu integritas, kurangnya internalisasi nilai intrinsik di kalangan sasaran, serta resistensi ekonomi menghambat konsistensi dan keberlanjutan.

Keenam, dari variabel kondisi sosial, ekonomi dan politik, implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 masih kurang efektif bagi sasaran kebijakan ini. Respons dominan negatif dari pengusaha logistik yang menolak melalui surat keberatan dan permohonan izin khusus akibat hambatan distribusi barang, serta supir truk yang mengalami penurunan trip harian dengan dampak penurunan pendapatan dan biaya tambahan, diperkuat oleh Ibu Diza Rubiani yang menyoroti ketidakseimbangan antara tujuan kebijakan lalu lintas dan kebutuhan operasional riil. Petugas Dinas Perhubungan Kota Medan juga menghadapi tekanan dari “backup” pihak tertentu yang melemahkan independensi dan menimbulkan inkonsistensi penegakan, menunjukkan dukungan politik yang belum selaras dengan realitas ekonomi. Kontrasnya, masyarakat menunjukkan respons positif melalui partisipasi pelaporan pelanggaran rata-rata satu per minggu, terutama terhadap truk besar di permukiman yang mengganggu keselamatan dan ketenangan, sehingga memperkuat legitimasi sosial. Secara keseluruhan, faktor kontekstual ini menghasilkan keberhasilan parsial dari dukungan sosial, tetapi resistensi ekonomi dan tekanan politik berpotensi menghambatnya.

Dari hasil observasi, pengumpulan data, dan wawancara yang dianalisis menggunakan model Van Meter dan Van Horn secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan ini belum berjalan secara optimal. Hal ini terlihat dari hanya satu dari enam variabel yang mencapai tingkat optimalitas penuh. Secara sistematis, variabel standar dan sasaran kebijakan menunjukkan keselarasan umum dalam mengurangi kemacetan, kecelakaan, dan meningkatkan kepatuhan, tetapi terhambat oleh sosialisasi parsial masyarakat dan yurisdiksi truk nasional, variabel sumber daya mengalami keterbatasan personel, fasilitas parkir, dan infrastruktur meskipun ada adaptasi kolaboratif dan teknologi ITS, variabel karakteristik badan pelaksana optimal berkat kompetensi, ketegasan penindakan, dan inovasi pelaporan, variabel komunikasi antar organisasi efektif melalui rapat dan razia bersama, namun minim partisipasi asosiasi pengemudi, variabel disposisi implementor dominan positif dari aparat dan masyarakat, tetapi ambivalen pada pengemudi dengan isu integritas oknum, serta variabel kondisi sosial, ekonomi dan politik parsial didukung partisipasi masyarakat, tapi terganggu resistensi ekonomi pengusaha dan supir truk serta adanya tekanan politik.

Selanjutnya, hambatan utamanya yaitu terletak pada keterbatasan personel dan infrastruktur, komunikasi sepihak dengan pelaku usaha, resistensi ekonomi dan disposisi ambivalen sasaran, serta tekanan politik dan yurisdiksi lintas wilayah yang secara kumulatif melemahkan konsistensi penegakan dan keberlanjutan kebijakan. Meskipun demikian

upaya pemerintah melalui pengawasan lapangan, penggunaan teknologi ITS juga menjalin kerjasama dengan instansi-instansi terkait menunjukkan adanya komitmen dalam menjalankan Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang pengaturan operasional truk bermuatan berat ini.

BAB V

PENUTUP

5.1.Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan, maka dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan ini belum berjalan secara optimal di mana hanya satu dari enam variabel yang mencapai tingkat optimalitas penuh. Maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pada variabel standar dan sasaran kebijakan, implementasi menunjukkan keselarasan yang cukup baik dengan tujuan utama regulasi, yakni pengurangan kemacetan, minimalisasi risiko kecelakaan, dan peningkatan kepatuhan pelaku usaha. Sosialisasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Medan melalui pendekatan langsung di lokasi strategis maupun media sosial terbukti efektif. Namun, efektivitas sosialisasi ini masih terbatas karena masyarakat umum hanya mengetahui larangan operasional truk secara umum tanpa memahami dasar hukumnya secara formal. Di samping itu, hambatan yurisdiksi terhadap truk pengangkut material proyek pembangunan nasional turut menghambat penegakan kebijakan secara penuh dan konsisten.
2. Pada variabel sumber daya, keterbatasan personel pengawas menyebabkan frekuensi razia dan jangkauan pengawasan lapangan menjadi rendah, sehingga membuka celah terjadinya pelanggaran di titik-titik yang tidak terpantau. Kondisi ini diperparah dengan belum tersedianya fasilitas pendukung seperti

truck rest area atau tempat parkir sementara yang memadai, sehingga pengemudi terpaksa memanfaatkan area informal yang pada gilirannya menimbulkan gangguan ketertiban lalu lintas. Meskipun demikian, pemerintah daerah menunjukkan respons adaptif melalui pendekatan kolaboratif lintas instansi dan pemanfaatan sistem *Intelligent Transport System (ITS)* untuk pemantauan *real time*, yang mencerminkan upaya inovatif dalam mengatasi keterbatasan sumber daya yang ada.

3. Pada variabel karakteristik badan pelaksana, implementasi telah berjalan secara optimal dan menjadi satu-satunya variabel yang mencapai tingkat keberhasilan penuh. Dinas Perhubungan Kota Medan menunjukkan kompetensi aparatur yang memadai, prosedur penindakan yang terstandarisasi, serta kapasitas organisasi yang responsif. Mekanisme penegakan seperti penilangan langsung, pemeriksaan dokumen KIR, penahanan STNK, dan koordinasi antarlembaga dengan kepolisian dinilai efektif dan dirasakan positif oleh seluruh kelompok narasumber. Inovasi saluran pelaporan masyarakat melalui *WhatsApp* dan Instagram juga memperkuat pengawasan secara partisipatif.
4. Pada variabel komunikasi antarorganisasi dan kegiatan pelaksanaan, koordinasi antarlembaga telah berjalan dengan baik melalui mekanisme rapat triwulanan dan komunikasi *via WhatsApp*, disertai pembagian tugas yang jelas sesuai kewenangan masing-masing instansi. Razia bersama antara Dinas Perhubungan Kota Medan dan Kepolisian menjadi bukti nyata sinergi kelembagaan yang terjalin. Namun, celah utama pada variabel ini terletak

pada minimnya koordinasi formal dengan asosiasi atau komunitas pengemudi truk, sehingga komunikasi kebijakan masih bersifat sepihak dan belum sepenuhnya menjangkau seluruh pemangku kepentingan di lapangan. Kondisi ini mengindikasikan bahwa implementasi masih belum optimal karena saluran partisipatif dengan komunitas pengusaha angkutan belum dikembangkan secara memadai.

5. Pada variabel disposisi implementor, sikap dan komitmen para pelaku kebijakan secara dominan bersifat positif, namun bervariasi di antara kelompok pemangku kepentingan. Aparat pemerintah menunjukkan komitmen yang kuat, sementara masyarakat mengapresiasi manfaat kebijakan terhadap keselamatan dan kenyamanan lalu lintas. Di sisi lain, pengemudi truk menunjukkan disposisi yang ambivalen, yakni mengakui manfaat prinsipil dari kebijakan ini, namun mengalami resistensi secara emosional akibat dampak ekonomi yang dirasakan langsung. Lebih mengkhawatirkan, kepatuhan pengemudi lebih bersifat instrumental yang didorong oleh ketakutan akan sanksi, bukan berdasarkan kesadaran normatif.
6. Pada variabel kondisi sosial, ekonomi, dan politik, implementasi menghadapi ketegangan yang cukup kompleks. Di satu sisi, masyarakat memberikan dukungan sosial yang positif, ditunjukkan melalui partisipasi aktif dalam pelaporan pelanggaran. Di sisi lain, pelaku usaha logistik dan pengemudi truk menyatakan resistensi ekonomi yang nyata, mengingat pembatasan jam operasional berdampak langsung pada penurunan kapasitas distribusi dan pendapatan. Tekanan dari pihak-pihak berkepentingan tertentu terhadap

petugas lapangan juga mengindikasikan bahwa dukungan politik belum sepenuhnya selaras dengan kepentingan penegakan kebijakan, yang pada akhirnya melemahkan independensi dan konsistensi pelaksanaan di lapangan.

5.2.Saran

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan peneliti memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pihak terkait dalam meningkatkan implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 tentang pengaturan operasional truk bermuatan berat di Kota Medan.

1. Peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas kajian dengan menggunakan pendekatan komparatif antara Kota Medan dan daerah lain yang telah berhasil mengimplementasikan kebijakan serupa, sehingga dapat diperoleh gambaran yang lebih komprehensif mengenai faktor-faktor penentu keberhasilan implementasi kebijakan pengaturan operasional kendaraan bermuatan berat.
2. Bagi Dinas Perhubungan Kota Medan selaku badan pelaksana utama, perlu segera dilakukan penguatan sumber daya manusia dengan menambah jumlah personel pengawas lapangan agar jangkauan pengawasan dapat merata di seluruh titik jalan nasional yang menjadi sasaran kebijakan. Selain itu, penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) tertulis yang secara khusus mengatur mekanisme pengawasan dan penindakan terhadap truk bermuatan berat perlu segera diprioritaskan, guna menjamin konsistensi dan akuntabilitas penegakan kebijakan di lapangan. Pelatihan berkala bagi petugas lapangan

juga perlu diprogram secara terstruktur agar kapasitas dan kompetensi aparatur terus meningkat seiring dinamika permasalahan yang dihadapi.

3. Dinas Perhubungan Kota Medan perlu mengembangkan strategi komunikasi kebijakan yang lebih inklusif dan masif, tidak hanya menasar pelaku usaha melalui jalur formal, tetapi juga menjangkau masyarakat umum secara langsung. Sosialisasi hendaknya melibatkan asosiasi atau komunitas pengemudi truk sebagai mitra strategis agar informasi mengenai aturan jam operasional dapat terserap secara merata oleh seluruh pemangku kepentingan. Kampanye edukasi berbasis media digital maupun tatap muka perlu diperkuat agar kesadaran hukum warga terhadap Perda Nomor 10 Tahun 2021 tidak hanya bersifat umum, melainkan memahami dasar hukum dan urgensinya secara substansial.
4. Pemerintah Kota Medan perlu memprioritaskan pengadaan fasilitas *truck rest area* atau kantong parkir sementara di titik-titik strategis yang berdekatan dengan jalan nasional. Keberadaan fasilitas ini akan mencegah pengemudi memanfaatkan area informal seperti badan jalan dan kawasan permukiman sebagai tempat menunggu jam operasional, yang selama ini justru menimbulkan kemacetan dan gangguan ketertiban lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdussamad, J., Sopingi, I., Setiawan, B., & Sibua, N. (2024). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan Mixed Methode* (M. Mirsal, Ed.; 1st ed.). PT Media Penerbit Indonesia.
- Alvia, D. (2025). Efektivitas Fungsi Pengawasan Langsung Di Kawasan Agrowisata Perkebunan Teh Unit Bah Butong Kabupaten Simalungun. 1–82.
- Arham, M., Aswari Aan, & Mursyid. (2025). Penegakan Hukum Pidana Pengangkutan Melebihi Daya Angkut Barang Pada Kendaraan Bermotor (Truk Roda Enam). *Legal Dialogica*, 1(1), 1–15.
- As'adi, D., Rozikin, M., & Rizal Khabibi, A. (2024). Implementasi Kebijakan Penanggulangan Kemiskinan dalam RPJMD Berdasarkan Perspektif Grindle (Studi di Kabupaten Lamongan). *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik (JIAP)*, 10(2), 181–190.
- Daitia Anugerah, G. (2018). Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat Di Jalan Umum Kota Pekanbaru. *JOM FISIP*, 5(1), 1–14.
- Derajat Akbar, A., Bestari, P., & Mahpudz, A. (2025). Model Implementasi Kebijakan Van Meter dan Van Horn Dalam Tinjauan Pengelolaan Sampah di Kelurahan Kebon Jayanti. *Jurnal ISO: Jurnal Ilmu Sosial, Politik Dan Humaniora*, 5(2), 1–11.
- Dodi Hidayat, A., & Alwan Bahrudin, F. (2023). Implementasi Peraturan Bupati Nomor 47 Tahun 2018 Tentang Pembatasan Waktu Oprasional Mobil Angkutan Tanah Pada Ruas Jalan Kecamatan Kresek Kabupaten Tangerang. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan (JISIP)*, 7(3), 1–7.
- Faela Shufa, N. K. (2024). Tahapan Penelitian Kualitatif. In M. G. Indrawan (Ed.), *Metode Penelitian Kualitatif* (1st ed., pp. 1–49). CV Gita Lentera.
- Febrian, B. (2024). Peran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Besar Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Pekanbaru Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau.
- Kamilah, N. C., Safri, H. H., & Fadhilillah, M. R. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Pelaksanaan Jam Operasional Truk Tambang di Kecamatan Teluk Naga Kabupaten Tangerang. *Al-Zayn: Jurnal Ilmu Sosial & Hukum*, 3(3), 1913–1919.

- Maunde, R., Posumah, J., & F Kolondam, H. (2021). Implementasi Kebijakan Pemerintah Dan Partisipasi Masyarakat Dalam Penanggulangan Covid-19 Di Desa Kuma Selatan Kecamatan Essang Selatan Kabupaten Kepulauan Talaud. *Jurnal Administrasi Publik*, 7(99), 20–27.
- Mujahidin, A. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif Di Bidang Pendidikan* (A. Mujahidin, Ed.; 1st ed.). CV Nata Karya.
- Mustika Sari, I., Aminuddin, & Sarinah. (2025). Implementasi Kebijakan Pencegahan Stunting Di Kota Kendari: Analisis Berdasarkan Teori Marilee S. Grindle. *Trajectories of Public Administration*, 2(3), 290–299.
- Nalar Rizky, R., & Mahardika, A. (2023). Implementasi Peraturan Menteri Kesehatan No.28 Tahun 2014 Tentang Pedoman Pelaksanaan Program Jaminan Kesehatan Nasional di Rumah Sakit Umum Kota Medan. *SENTRI: Jurnal Riset Ilmiah*, 2(4), 1275–1289.
- Permana, A., Maulida, A., Husaeni, F., Mujadidah, H., Ruhimasari, S., & Pajar Surya, P. (2024). Definisi Kebijakan Publik : Pengertian, Unsur-Unsur Dan Perkembangan. *Jurnal Penelitian Nusantara*, 1(5), 453–457.
- Pratiwi, P. A., Mashalani, F., Hafizhah, maulia, Azra Batrisyia, S., Harahap, N. H., & Siregar, D. Y. (2024). Mengungkap Metode Observasi Yang Efektif Menurut Pra-Pengajar EFL. *Jurnal Penelitian Dan Karya Ilmiah*, 2(1), 1–8.
- Rahmadhana zein, R., & Franchitika, R. (n.d.). Evaluasi Beban Berlebih Kendaraan Terhadap Kerusakan Pada Perkerasan Rigid Pavement Di Jalan Karya Jaya Medan Johor. *Jurnal Juitech*, 31–37.
- Rahmatillah, M. (2021). *Implementasi Peraturan Walikota Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Waktu Operasi Kendaraan Angkutan Barang Atau Truk Bertonase Besar Di Kota Tanggerang Selatan*. 1–110.
- Rantung, M. (2024). *Evaluasi Kebijakan Publik (Konsep dan Model)* (T. Media, Ed.; 1st ed.). Tahta Media Group.
- Salsabilla. (2025). *Implementasi Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Ketentraman Dan Ketertiban Umum Di Pasar Tradisional Marelan*. 1–111.
- Siregar, N. (2022). Menentukan Model Implementasi Kebijakan Dalam Menganalisis Penyelenggaraan Pelatihan Kepemimpinan Administrator (PKA). *Jurnal Ilmu Sosial*, 1(7), 713–722.

Suaib, H., Rakia, A. S., Purnomo, A., & Ohorella, H. M. (2022). *Pengantar Kebijakan Publik* (Abd. K. Muzakir, Ed.). Humanities Genius.

Sugiyono. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D* (19th ed.). Alfabeta CV.

Lampiran I : Dokumentasi



Dokumentasi bersama Bapak Erlando Purba, S.E.,M.M selaku KASI Pemadu Moda dan Teknologi Dinas Perhubungan Kota Medan



Dokumentasi bersama Bapak Samsul Bahri selaku pengemudi truk kontainer



Dokumentasi bersama Ibu Diza Rubiani selaku warga terdampak

Lampiran II : Draft Wawancara

DRAFT WAWANCARA

Identitas Narasumber (Dishub)

1. Nama :
2. Jenis Kelamin :
3. Alamat :
4. Pekerjaan :
5. No.Hp :

A. Adanya standar dan sasaran implemementasi kebijakan yang jelas

1. Bagaimana Dinas Perhubungan Kota Medan menyosialisasikan Perda No. 10 Tahun 2021 kepada pemilik truk dan pengemudi? Jika pernah sosialisasinya secara langsung atau melalui sosial media (melalui medsos apa) apakah followersnya banyak atau tidak?
2. Bagaimana Dinas Perhubungan Medan mengukur keberhasilan implementasi peraturan ini?
3. Apakah ada evaluasi terhadap pencapaian sasaran kebijakan ini? Kalau ada bagaimana? Kalau tidak ada, mengapa tidak ada?

B. Adanya dukungan sumber daya manusia maupun non-manusia untuk implementasi kebijakan

1. Berapa Jumlah personel yang melakukan pengawasan operasional truk berat? Apakah dengan Jumlah tersebut sudah cukup?
2. Siapa saja yang terlibat dalam Implementasi Peraturan ini?
3. Apakah Dinas Perhubungan mempunyai anggaran tersendiri untuk mendukung operasional pengawasan, seperti pos pemeriksaan, teknologi pemantauan, atau alat berat? Anggarannya dalam bentuk apa? Apakah uang, penyediaan sarana prasarana?
4. Apakah terdapat fasilitas pendukung seperti truck rest area atau parkir penampungan sementara untuk truk yang menunggu jam operasional?

Acc Draft
wawancara
15/01/2026

[Signature]
RATIHDAH N-R IMA

- C. Adanya kompetensi dan pengawasan dalam implementasi kebijakan
1. Apakah ada SOP terkait pengawasan Perda No.10 Tahun 2021 ini?
 2. Bagaimana sistem pengawasan lapangan dilakukan terhadap truk yang melanggar jam operasional?
 3. Apakah Dinas Perhubungan menyediakan pelatihan khusus terkait penanganan truk bermuatan berat?
 4. Bagaimana mekanisme pelaporan dan tindak lanjut terhadap pelanggaran yang ditemukan? Apakah ada memakai sistem pelaporan khusus? Atau dilakukan secara manual?
- D. Adanya koordinasi dan kerjasama dengan instansi yang terlibat dalam implementasi kebijakan
1. Bagaimana model koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan Satpol PP, Kepolisian, dan instansi terkait lainnya dalam penegakan peraturan ini?
 2. Apakah terdapat forum atau rapat koordinasi rutin untuk membahas kendala dan solusi implementasi?
 3. Bagaimana pembagian tugas dan tanggung jawab antar instansi dalam pengawasan truk berat?
- E. Adanya respon, kognisi dan disposisi implementor
1. Bagaimana sikap dan pandangan petugas terhadap pentingnya kebijakan pembatasan jam operasional truk berat?
 2. Apakah terdapat kendala internal seperti rendahnya motivasi atau kesulitan teknis dalam pelaksanaan tugas?
 3. Bagaimana pemahaman petugas terhadap prosedur penindakan terhadap pelanggar?
 4. Bagaimana respon petugas jika terdapat truk yang melanggar peraturan? Apakah langsung ditindaklanjuti?

- F. Adanya pertimbangan terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik yang akan mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.
1. Bagaimana respons dunia usaha (perusahaan logistik, industri) terhadap kebijakan ini? Apakah mendukung atau menolak? Bentuknya seperti apa?
 2. Apakah terdapat tekanan atau intervensi dari pihak-pihak tertentu yang memengaruhi penegakan peraturan?
 3. Bagaimana peran serta masyarakat dalam melaporkan pelanggaran dan mendukung implementasi kebijakan ini? Kalau ada yang mau melapor bagaimana sistem pelaporan dalam implementasi kebijakan ini, apakah punya sistem pelaporan khusus misal bisa diakses secara online?

Identitas Narasumber (supir truk)

1. Nama :
 2. Jenis Kelamin :
 3. Alamat :
 4. Pekerjaan :
 5. No. Hp :
-

A. Adanya standar dan sasaran implemementasi kebijakan yang jelas

1. Apakah Bapak mengetahui adanya Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2021 yang membatasi jam operasional truk bermuatan berat di Kota Medan?
2. Bagaimana Bapak pertama kali mengetahui tentang peraturan ini? (melalui sosialisasi, perusahaan, rekan sejawat, atau lainnya?)
3. Menurut Bapak, apakah kebijakan ini penting untuk segera dilaksanakan? Mengapa?

B. Adanya dukungan sumber daya manusia maupun non-manusia untuk implemementasi kebijakan

1. Apakah tersedia tempat penampungan atau parkir sementara untuk truk yang menunggu jam operasional?
2. Jika ada, bagaimana kondisi dan lokasinya? Apakah memadai dan aman?
3. Jika tidak ada, di mana biasanya Bapak menunggu hingga jam operasional tiba?
4. Apakah Bapak merasa ketersediaan petugas pengawas di lapangan sudah cukup untuk mengawasi pelaksanaan aturan ini?
5. Menurut Bapak, apakah infrastruktur jalan dan rambu-rambu di Kota Medan sudah mendukung penerapan aturan ini?

C. Adanya kompetensi dan pengawasan dalam implementasi kebijakan

1. Pernahkah Bapak mengalami dan mengetahui adanya pengawasan atau pemeriksaan dari petugas terkait jam operasional truk?
2. Jika melanggar, apa sanksi yang biasanya diberikan? Apakah sanksi tersebut dirasa efektif?
3. Menurut Bapak, seberapa ketat pengawasan terhadap truk berat di Kota Medan?

D. Adanya koordinasi dan kerjasama dengan instansi yang terlibat dalam implementasi kebijakan

1. Apakah Bapak melihat adanya kerja sama yang baik antara Dishub, Satpol PP, dan Kepolisian dalam mengawasi truk berat?
2. Menurut Bapak, apakah komunikasi antara pengusaha angkutan dengan pemerintah sudah berjalan lancar terkait aturan ini?
3. Apakah pernah ada koordinasi dari asosiasi atau komunitas supir truk dengan pemerintah dalam mensosialisasikan aturan ini? Kalau ada apakah sudah terlaksana? Kapan waktunya?

E. Adanya respon, kognisi dan disposisi implementor

1. Bagaimana sikap dan tanggapan Bapak secara pribadi terhadap aturan pembatasan jam operasional ini?
2. Apakah Bapak merasa aturan ini memberatkan atau justru membantu dalam menjalankan tugas sebagai supir truk?
3. Apakah Bapak termotivasi untuk mematuhi aturan ini, atau lebih karena takut terhadap sanksi?

F. Adanya pertimbangan terhadap kondisi sosial, ekonomi dan politik yang akan mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.

1. Apakah tekanan dari pemilik barang atau perusahaan untuk tetap mengirim di luar jam yang ditentukan sering terjadi?
2. Apakah ada penambahan biaya operasional akibat harus menunggu atau mengatur ulang jadwal pengiriman?
3. Bagaimana dampaknya terhadap pendapatan Bapak sehari-hari?
4. Menurut Bapak, apakah dukungan politik atau kebijakan pemerintah sudah sejalan dengan kebutuhan riil supir truk dan pengusaha angkutan?

Identitas Narasumber (warga)

1. Nama :
 2. Jenis Kelamin :
 3. Alamat :
 4. Pekerjaan :
 5. No.Hp :
-

A. Adanya Standar dan Sasaran Implementasi Kebijakan Yang Jelas

1. Apakah Bapak/Ibu tahu ada peraturan yang melarang truk besar (seperti truk kontainer atau tronton) beroperasi di jalan umum Kota Medan pada siang hari?
2. Menurut Bapak/Ibu, apakah peraturan ini penting? Mengapa?
3. Apakah menurut Bapak/Ibu aturan ini sudah jelas dan mudah dipahami oleh masyarakat umum?

B. Adanya Dukungan Sumber Daya Manusia Maupun Non-Manusia Untuk Implementasi Kebijakan

1. Apakah di sekitar sini ada tempat parkir atau lokasi tunggu untuk truk yang menunggu jam operasional malam hari?
2. Menurut Bapak/Ibu, apakah fasilitas seperti itu penting untuk mengurangi truk parkir sembarangan di permukiman?
3. Apakah jalur alternatif atau rambu-rambu untuk truk sudah cukup jelas di sekitar sini?

C. Adanya Kompetensi dan Pengawasan Dalam Implementasi Kebijakan

1. Apakah Bapak/Ibu pernah melihat petugas (Dishub, Satpol PP, atau Polisi) melakukan pengawasan terhadap truk berat yang melintas di jam sibuk?
2. Jika ada truk melanggar, apakah biasanya ada tindakan tegas dari petugas?

3. Menurut pengalaman Bapak/Ibu, seberapa ketat dan rutin pengawasan truk berat di sekitar sini?

D. Adanya Koordinasi dan Kerjasama Dengan Instansi Yang Terlibat Dalam Implementasi kebijakan

1. Menurut Bapak/Ibu, apakah petugas dari instansi berbeda (seperti Dishub, Polisi, Satpol PP) terlihat bekerja sama dalam mengawasi truk berat?
2. Pernahkah Bapak/Ibu melaporkan pelanggaran truk berat? Jika pernah, ke instansi mana dan bagaimana responnya?
3. Apakah menurut Bapak/Ibu sudahkah ada koordinasi yang baik antar instansi terkait penanganan truk berat?

E. Adanya Respon, Kognisi dan Disposisi Implementor

1. Bagaimana sikap petugas di lapangan saat menangani pelanggaran truk berat? Apakah tegas atau cenderung membiarkan?
2. Apakah petugas pernah memberikan penjelasan atau sosialisasi tentang aturan ini kepada warga?
3. Menurut Bapak/Ibu, apakah petugas terlihat serius dan berkomitmen dalam menjalankan aturan ini?

F. Adanya Pertimbangan Terhadap Kondisi Sosial, ekonomi dan Politik Yang Akan Mendukung Keberhasilan Implementasi Kebijakan

1. Apakah aturan ini dirasakan bermanfaat bagi keselamatan dan kenyamanan warga?
2. Apakah ada tekanan atau intervensi dari pihak tertentu (seperti perusahaan atau pengusaha angkutan) yang membuat aturan ini sulit diterapkan?
3. Bagaimana tanggapan dunia usaha atau sopir truk di sekitar sini terhadap aturan ini? Apakah mereka mendukung atau menentang?

Lampiran III : SK-1 Permohonan Penetapan Judul



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berjarakan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/AK.KP/PTXU/2022
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtor Baer No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6822400 - 68224567 Fax. (061) 6825474 - 6831003
 https://falsp.umsu.ac.id | falsp@umsu.ac.id | umsumedan | umsumedan | umsumedan | umsumedan

Sk-1

**PERMOHONAN PERSETUJUAN
 JUDUL TUGAS AKHIR MAHASISWA
 (SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)**

Kepada Yth.
 Bapak/Ibu
 Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik
 FISIP UMSU
 di
 Medan.

Medan, 7 NOVEMBER 2025

Assalamu'alaikum wr. wb.

Dengan hormat, Saya yang bertanda tangan di bawah ini Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU:

Nama Lengkap : SALSYAFANYA SANDI
 NPM : 2203100010
 Program Studi : ILMU ADMINISTRASI PUBLIK
 Tabungan sks : sks, IP Kumulatif

Mengajukan permohonan persetujuan judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah):

No.	Judul yang diajukan	Persetujuan
1	IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG PENGATURAN OPERASIONAL TRUK BERMUATAN BERAT DI KOTA MEDAN	7/11/2025 Acc. st.
2	IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA MEDAN NOMOR 51 TAHUN 2021 DALAM RANGKA PENYELENGGARAAN URUSAN KETENTRAMAN DI LINGKUNGAN 3 MABAR	
3	PENGARUH GAYA KEPENIMPINAN DEMOKRATIS DI LINGKUNGAN 11 MABAR	

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Tanda bukti lunas beban SPP tahap berjalan;
2. Daftar Kemajuan Akademik/Transkrip Nilai Sementara yang disahkan oleh Dekan.

Demikianlah permohonan Saya, atas pemeriksaan dan persetujuan Bapak/Ibu, Saya ucapkan terima kasih. *Wassalam.*

Rekomendasi Ketua Program Studi:


Diteruskan kepada Dekan untuk
 Penetapan Judul dan Pembimbing.
 Medan, tgl. 7 NOVEMBER 2025

Ketua,

 (.....)
 NIDN: 026

PB: Rafiqah Nour Rizky M.A

Pemohon,


 (SALSYAFANYA SANDI)
 Dosen Pembimbing yang ditunjuk
 Program Studi Ilmu Administrasi Publik

(RAFIQAH NOUR RIZKY M.A)
 NIDN: 0104098703



Lampiran IV : SK-2 Surat Penetapan Judul dan Pembimbing



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 174/SK/BAN-PT/Ak.Pp/PT/III/2024
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Baerl No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://fislip.umsu.ac.id> fislip@umsu.ac.id [umsu.medan](#) [umsu.medan](#) [umsu.medan](#) [umsu.medan](#)

Sk-2

SURAT PENETAPAN JUDUL DAN PEMBIMBING
TUGAS AKHIR MAHASISWA
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)
Nomor : 2001/SK/IL3.AU/UMSU-03/F/2025

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Nomor: 1964/SK/II.3.AU/UMSU-03/F/2024 Tanggal 04 Djumadil Awwal 1446H/ 06 November 2024 M Tentang Panduan Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) dan Rekomendasi Pimpinan Program Studi Ilmu Administrasi Publik tertanggal : 07 November 2025, dengan ini menetapkan judul dan pembimbing penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) untuk mahasiswa sebagai berikut:

Nama mahasiswa : **SALSYAFANYA SANDI**
N P M : 2203100010
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Semester : VII (Tujuh) Tahun Akademik 2025/2026
Judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) : **IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG PENGATURAN OPERASIONAL TRUK BERMUATAN BERAT DI KOTA MEDAN**
Pembimbing : **RAFIEQAH NALAR RIZKY, S.Sos., M.A.**

Dengan demikian telah diizinkan menulis Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah), dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) harus memenuhi prosedur dan tahapan sesuai dengan buku pedoman penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) FISIP UMSU Tahun 2024.
2. Penetapan judul dan pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) sesuai dengan nomor yang terdaftar di Program Studi Ilmu Administrasi Publik: 026.22.310 tahun 2025.
3. Penetapan judul, pembimbing dan naskah Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi dan Jurnal Ilmiah) dinyatakan batal apabila tidak selesai sebelum masa kadaluarsa atau bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

Masa Kadaluarsa tanggal: 07 Mei 2026.

Ditetapkan di Medan,
Pada Tanggal, 21 Djumadil Awal 1447 H
12 November 2025 M

Dekan,

Asoc. Prof. Dr. ARIFIN SALEH., MSP.
0030017402



Tembusan :

1. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Publik FISIP UMSU di Medan;
2. Pembimbing ybs. di Medan;
3. Pertinggal.



Lampiran V : SK-3 Surat Permohonan Seminar Proposal Tugas Akhir



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/AK.KP/PTX/II/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhter Razi No. 3 Medan 20238 Telp: (061) 6622400 - 66224667 Fax: (061) 6625474 - 6631003
https://fslp.umau.ac.id fslp@umau.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Sk-3

PERMOHONAN
SEMINAR PROPOSAL TUGAS AKHIR MAHASISWA
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)

Kepada Yth.
Bapak Dekan FISIP UMSU
di
Medan.

Medan, 12 Desember 2025

Assalamu'alaikum' wr. wb.

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU :

Nama lengkap : SALSYAFANYA SANDI
N P M : 2203100010
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

mengajukan permohonan mengikuti Seminar Proposal Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) yang ditetapkan dengan Surat Penetapan Judul dan Pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) Nomor: 2001./SK/IL.3-AU/UMSU-03/F/2025. tanggal 7 November 2025 dengan judul sebagai berikut :

IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN
2021 TENTANG PENGATURAN OPERASIONAL TRUK
BERMUATAN BERAT DI KOTA MEDAN

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Surat Permohonan Persetujuan Judul Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) (SK - 1);
2. Surat Penetapan Judul dan Pembimbing Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi Dan Jurnal Ilmiah) (SK-2);
3. DKAM/ Transkrip Nilai Sementara yang telah disahkan;
4. Kartu Hasil Studi Semester 1 s/d terakhir;
5. Tanda Bukti Lunas Beban SPP tahap berjalan;
6. Tanda Bukti Lunas Biaya Seminar Proposal Tugas Akhir Mahasiswa;
7. Kartu Kuning Peninjau Seminar Proposal;
8. Semua berkas difotocopy rangkap 1 dan dimasukkan ke dalam MAP berwarna BIRU;
9. Proposal Tugas Akhir Mahasiswa yang telah disahkan oleh Pembimbing (rangkap - 3).

Demikianlah permohonan saya untuk pengurusan selanjutnya. Atas perhatian Bapak saya ucapkan terima kasih. *Wassalam.*

Diketahui oleh Ketua
Program Studi

(Ananda Mahardika, S.Sos.,MSP)

NIDN:

Menyetujui

Pembimbing

(Rafiqah Nalar Rizky, M.A)

NIDN: 0104098903

Pemohon,

(SALSYAFANYA SANDI)



Lampiran VI : SK-4 Undangan Seminar Proposal Tugas Akhir

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK



UNDANGAN/PANGGILAN SEMINAR PROPOSAL UJIAN TUGAS AKHIR

(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)

Nomor : Z204/UND/II.3.AU/UMSU-039/F/2025

Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Hari, Tanggal : Jumat 19 Desember 2025
Waktu : 08.00 WIB s.d. Selesai
Tempat : AULA FISIP UMSU Lt. 2
Penerima, Seminar : AMANDA MAHARDIKA, S.Sos., M.SP.



SK-4

No.	NAMA MAHASISWA	NOMOR POKOK MAHASISWA	PENANGGAP	PEMIMPING	JUDUL PROPOSAL UJIAN TUGAS AKHIR
21	SALSYAFANYA SANDI	Z203100010	AMANDA MAHARDIKA, S.Sos., M.SP.	RAFEOAH NALAR RIZKY, S.Sos., M.A.	IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG PENGATURAN OPERASIONAL TRUK BERMUATAN BERAT DI KOTA MEDAN
22	ADELLA SAPUTRI	Z203100003	SYAFRUDDIN, S.Sos., M.H.	RAFEOAH NALAR RIZKY, S.Sos., M.A.	IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG LARANGAN PEMBUANGAN LIMBAH CAIR KESELOKAN DI KOTA MEDAN
23	MUHAMMAD SAHRIZA AMRI	Z203100069	WINDA S MELJALA, S.Sos., MSP.	Dr. JEHAN RIDHO IZHARSYAH, S.Sos., M.Si.	EFEKTIVITAS PROGRAM ASAHAN GO WISATA DALAM MENINGKATKAN EKONOMI MASYARAKAT DI KABUPATEN ASAHAN
24	INTAN PERMATA HATI NST	Z203100031	WINDA S MELJALA, S.Sos., MSP.	Assoc. Prof. Dr. SITI HAJAR, S.Sos., M.SP.	EFEKTIVITAS PELAYANAN DALAM PROGRAM PULAU INDAH DI KANTOR DPR/PTSP DI KABUPATEN LABUHAN BATU
25	IRHAM M ISNAN AL AZYARI	Z203100056	AMANDA MAHARDIKA, S.Sos., M.SP.	WINDA S MELJALA, S.Sos., MSP.	IMPLEMENTASI PERATURAN BUPATI NOMOR 20 TAHUN 2021 TENTANG PENGGUNAAN PAKAAN DINAS APARATUR SIPIL NEGARA DI KABUPATEN MANDALING NATAL



Lampiran VII : SK-5 Berita Acara Bimbingan Tugas Akhir



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/ISK/BAN-PT/AK/KP/PTX/II/2022
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://fslp.umsu.ac.id> fslp@umsu.ac.id umsumedan umsumedan umsumedan umsumedan

Sk-5

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama lengkap : SALSYAFANYA SANDI
 N P M : 2203100010
 Program Studi : Ilmu Administrasi Publik

Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG
 PENGATURAN OPERASIONAL TRUK BERMuatan BERAT DI KOTA MEDAN

No.	Tanggal	Kegiatan Advisi/Bimbingan	Penyaji Pembimbing
1.	10-11-2025	Sistematika penulisan proposal tugas akhir Bab 1 - Bab 3	<i>[Signature]</i>
2.	17-11-2025	Revisi pertama untuk Bab 1 - Bab 3	<i>[Signature]</i>
3.	20-11-2025	Revisi kedua untuk Bab 1 - Bab 3	<i>[Signature]</i>
4.	9-12-2025	Revisi ketiga untuk Bab 1 - Bab 3	<i>[Signature]</i>
5.	12-12-2025	Revisi keempat untuk Bab 1 - Bab 3 Acc Proposal tugas akhir	<i>[Signature]</i>
6.	19-12-2025	Seminar Proposal tugas akhir	<i>[Signature]</i>
7.	13-1-2026	Bimbingan Draft wawancara	<i>[Signature]</i>
8.	15-1-2026	Acc Draft wawancara	<i>[Signature]</i>
9.	23-2-2026	Sistematika penulisan tugas akhir Bab 4 - Bab 5	<i>[Signature]</i>
10.	1-4-2026	Revisi Pertama untuk Bab 4 - Bab 5	<i>[Signature]</i>
11.	6-4-2026	Acc Tugas akhir	<i>[Signature]</i>

Medan, 6 April 2026.



(Dr. Armiy Sahri, S.Sos., MSP.)
 NIDN : 0030017402

Ketua Program Studi,

(Ananda Mahardika, S.Sos., MSP)
 NIDN : 0122118001

Pembimbing,

(Rafieqah Nalar Rizky, S.Sos., M.A.)
 NIDN : 0104090703



Lampiran VIII : SK-10 Undangan/Panggilan Ujian Tugas Akhir



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNDANGAN/PANGGILAN UJIAN TUGAS AKHIR
(SKRIPSI DAN JURNAL ILMIAH)
Nomor : 763/UND/II.3.AU/UMSU-09/F/2026

Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Hari, Tanggal : Kamis, 09 April 2026
Tempat : Aula FISIP UMSU Lt. 2
Pembukaan : 08.15 WIB



Sk-10

No.	Nama Mahasiswa	Nomor Pokok Mahasiswa	Waktu	TIM PENGUJI			Judul Ujian Tugas Akhir
				PENGUJI I	PENGUJI II	PENGUJI III	
11	SALSYAFANYA SANDI	2203100010		Asoc. Prof. Dr. SITI HALJAR, S.Sos, M.SP	ANANDA MAHARDIKA, S.Sos, M.SP	RAHEGOAH NALAR RIZKY, S.Sos, MA	IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG PERATURAN OPERASIONAL TRUK BERMULAIAN BERAT DI KOTA MEDAN
12	NURJANNA SIREGAR	2203100055		Asoc. Prof. Dr. SITI HALJAR, S.Sos, M.SP	Dr. JEHAN RIDHO IZHARSYAH, S.Sos, M.Si	RAHEGOAH NALAR RIZKY, S.Sos, MA	IMPELEMENTASI PERATURAN KOTA MEDAN NO 6 TAHUN 2023 TENTANG PENCEGAHAN DAN PENANGANAN TINDAK KEKERASAN TERHADAP ANAK DI KOTA MEDAN
13	PUTRI ANGINI	2203100011		IDA MARTINELLI, SH, MM	RAHEGOAH NALAR RIZKY, S.Sos, MA	Asoc. Prof. Dr. SITI HALJAR, S.Sos, M.SP	EFEKTIVITAS PERENCANAAN PARTISIPATIF DALAM PENYUSUNAN RKPDES DESA SUKA MAJU KECAMATAN TAMBUSAN
14	DIAN PERMATA	2203100023		ANANDA MAHARDIKA, S.Sos, M.SP	RAHEGOAH NALAR RIZKY, S.Sos, MA	Asoc. Prof. Dr. SITI HALJAR, S.Sos, M.SP	STRATEGI PROGRAM GO DIGITAL DALAM MENINGKATKAN PELAYANAN PERIZINAN UMKM KABUPATEN LABUHANBATU SELATAN
15							

Notulis Sidang :

1.

Ditujukan oleh :
a.n. Rektor
Wakil Rektor I

Prof. Dr. MUHAMMAD ARIFIN, SH, M.Hum.
Wakil Rektor I

Ketua

Asoc. Prof. Dr. ARIFIN SALEH, MSP.

Medan, 13 Syawal 1447 H

07 Maret 2026 M

Sekretaris

Asoc. Prof. Dr. ABRAR ADHANI, M.IKom



Lampiran IX : Surat Keterangan Izin Penelitian dari Fakultas



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UMSU Terakreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAH-PTIAK.KP/PT/XU/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://filsip.umsu.ac.id> filsip@umsu.ac.id [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)

Nomor : 157/KET/II.3.AU/UMSU-03/F/2026
Lampiran : --
Hal : **Mohon Diberikan izin
Penelitian Mahasiswa**

Medan, 28 Rajab 1447 H
17 Januari 2026 M

Kepada Yth : Kepala Badan Riset dan Inovasi Daerah Kota Medan
di-

Tempat.

Bismillahirrahmanirrahim
Assalamu'alaikum Wr. Wb

Teriring salam semoga Bapak/Ibu dalam keadaan sehat wal'afiat serta sukses dalam menjalankan segala aktivitas yang telah direncanakan.

Untuk memperoleh data dalam penulisan Tugas Akhir Mahasiswa (Skripsi), kami mohon kiranya Bapak/Ibu berkenan memberikan izin penelitian kepada mahasiswa kami di Dinas Perhubungan Kota Medan, atas nama :

Nama mahasiswa : **SALSYAFANYA SANDI**
N P M : 2203100010
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Semester : VII (Tujuh) Tahun Akademik 2025/2026
Judul Tugas Akhir Mahasiswa : **IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH
NOMOR 10 TAHUN 2021 TENTANG
PENGATURAN OPERASIONAL TRUK
BERMUATAN BERAT DI KOTA MEDAN**

Demikian kami sampaikan, atas perhatian dan kesediannya memberikan izin penelitian diucapkan terima kasih. Nashrun minallah, wassalamu 'alaikum wr. wb.



Cc : File.

Dekan

Dr. AIRIN SAMIH, S.Sos., MSP.
NIDN 0130017402



Lampiran X : Surat Keterangan Selesai Penelitian



PEMERINTAH KOTA MEDAN
DINAS PERHUBUNGAN
Jalan Pinang Baris No. 114 A Medan Sunggal Medan, Sumatera Utara 20127
Telepon (081) 8450542 Laman : dishub.Pemko medan.go.id
Pos-el : dishub_kota medan @medan.go.id

Medan, 10 Februari 2026

Nomor : 000.9/ 0363
Lampiran :-
Hal : Selesai Riset

Yth. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
di
Tempat

Dengan hormat ;

1. Menindak lanjuti Surat Kepala Badan Riset dan Inovasi Daerah Nomor : 000.9.2/0590 Tanggal 02 Februari 2026 Perihal : Surat Keterangan Riset A.n Salsyafanya Sandi ; NIM : 2203100010 ; Program Studi : Ilmu Administrasi Publik ; Judul : Implementasi Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa yang bersangkutan telah selesai melaksanakan Riset dan pengambilan data pada Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

a.n Plt. Kepala Dinas Perhubungan
Kasubag Kepegawaian Dan Umum



Amelda Herlina, SH.MSi
Pembina (R/a)
NIP. 197103121998032003

Lampiran XI : Daftar Riwayat Hidup

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Data Pribadi

Nama : Salsyafanya Sandi
Tempat dan Tanggal Lahir : Medan, 8 Desember 2003
Jenis Kelamin : Perempuan
Agama : Islam
Anak Ke : 1 (satu)
Email : salsyafanya@gmail.com

Data Orang Tua

Nama Ayah : Salis Sandi
Nama Ibu : Yera Citra
Alamat : Jl. K1 Yos Sudarso Lk.III Mabar

Pendidikan

1. SD Swasta Budi Mulia
2. SMP Negeri 11 Medan
3. SMA Swasta Dharmawangsa
4. Tahun 2022-2026 tercatat sebagai mahasiswa pada Program Studi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Medan, 1 April 2026

Salsyafanya Sandi

Lampiran XII : Letter Of Acceptance For Publication



LETTER OF ACCEPTANCE FOR PUBLICATION

Dear Ms. Salsyafanya Sandi

Thank you for submitting a paper for JURNAL ADMINISTRASI PUBLIK DAN KEBIJAKAN (JAPK), accredited Google Scholar, e- 2807-6729. This journal is published by the public administration of the Faculty of Social and Political Sciences, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. We are glad to inform you that your paper *"Implementasi Peraturan Daerah Nomor 10 Tahun 2021 Tentang Pengaturan Operasional Truk Bermuatan Berat di Kota Medan"* has been accepted post-review process and will be published at JAPK Vol 6 No 2 December (2025). We hope that publication will benefit us all. Thank you for your attention.

Medan, April 06, 2026

Editor In Chief


(Khaidir Ali, S.Sos.,MPA)
NIDN. 0104089401

Homepage : <http://jurnal.umsu.ac.id/index.php/JAPK/index>

Contact: 082160559891