IMPLEMENTASI PASAL 14 PERATURAN DAERAH PROVINSI JAWA TIMUR NOMOR 4 TAHUN 2012 TENTANG PEMBERIAN SANKSI ADMINISTRASI TERHADAP KENDARAAN YANG KELEBIHAN MUATAN DI JEMBATAN TIMBANG

(Studi Di UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat
Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan
Dalam Ilmu Hukum

Disusun Oleh :

ANGGA DEVI MUKTI SETIADI
105010103111026

KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2015

repository.ub.ac.id
UNIVERSITAS BRAWIJAYA

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN
LEMBAR PENGESAHAN
PERNYATAAN
KATA PENGANTAR
DAFTAR ISI
DAFTAR LAMPIRAN
ABSTRAK
ABSTRACT
BAB I PENDAHULUAN 1
A. Latar Belakang Masalah 1
B. Rumusan Masalah 6
C. Tujuan Penelitian 6
D. Manfaat Penelitian 7
1. Secara Teoritis 7
2. Secara Praktis 7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA 8
A. Konsep Implementasi 8
2.1.2. Teori-teori Implementasi 11
a. Teori George C. Edward 11
b. Teori Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatlier 13
c. Teori Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn 16
d. Teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli 17
e. Teori David L. Wimer dan Aidan R. Vining 17
B. Funsi dan Kewenangan Jembatan Timbang
1. Planning 19
2. Organizing 19
3. Actuating 20
4. Controlling 20
C. Jenis-jenis Kendaraan Wajib Timbang 25
D. Tata Cara Penimbangan dan Perhitungan Berat Muatan 26
E. Sanksi Kelebihan Muatan 28
BAB III METODE PENELITIAN 31
1. Metode Penelitian 31
2. Lokasi Penelitian 32
3. Fokus Penelitian 33
4. Sumber Data 33
5. Populasi/Sampling 34
6. Teknik Pengumpulan Data 34
7. Teknik Analisis Data 35
BAB IV HASIL PEMBAHASAN 36
1. Gambaran Umum UPT LLAJ Tulungagung 36
A. Implamentasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur 37

2. Pengawasan 41
3. Komunikasi 43
B. Hambatan Dalam Implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung 45
1. Hambatan Intern 46
2. Hambatan Ekstern 46
BAB V PENUTUP 51
A. Kesimpulan 51
B. Saran 53
DAFTAR PUSTAKA 55
LAMPIRAN 57

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara indonesia adalah Negara hukum yang telah tertuang dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 Perubahan Ketiga, yang berbunyi "Indonesia adalah negara hukum". Ketentuan pasal tersebut merupakan landasan konstitusional bahwa Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum, hukum ditempatkan sebagai satu-satunya aturan main dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara.)

Hukum dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara memiliki fungsi sebagai kontrol, pengendali dan pemandu kehidupan masyarakat, dengan maksud agar tercipta tatanan kehidupan berbangsa dan bernegara yang aman, tertib, adil, dengan adanya jaminan kepastian hukum dan perlindungan Hak Asasi Manusia (HAM). Selain itu, hukum juga berperan sebagai penyelesai konflik yang terjadi antar subyek hukum. Lalu Lintas dan Angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalulintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung otonomi daerah pembangunan ekonomi dan akuntabilitas penyelenggaraan Negara dan pengembangan ilmu pengetahuan serta teknologi

Mengacu pada Peraturan Daerah Propinsi Jawa Timur, Nomor 4 Tahun 2012, tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Mobil barang digolongkan sebagai berikut : mobil barang dengan Jumlah Berat Bruto 1.500 kg (seribu lima ratus kilogram) s.d. 8.000 kg (delapan ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan I. mobil barang dengan Jumlah Berat Bruto lebih besar 8.000 kg (delapan ribu kilogram) sampai dengan 14.000 kg (empat belas ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan II, mobil barang dengan Jumlah Berat Bruto lebih besar dari 14.000 kg (empat belas ribu kilogram) sampai dengan 21.000 kg (dua puluh satu ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan III dan mobil barang dengan Jumlah Berat Bruto lebih besar dari 21.000 kg (dua puluh satu ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan IV.

Peranan transportasi yang semakin vital, maka angkutan jalan arus ditata dalam satu sistem transportasi dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, dan lancar[1].

Berbagai type dan ukuran kendaraan setiap hari beroperasi di jalan, mulai dari truk dengan gandar tunggal sampai dengan gandar tandem, triple serta dalam bentuk kereta tempelan dan gandengan telah diberikan izin beroperasi membawa berbagai macam komoditi dan hasil industri, namun sangat disayangkan perkembangan teknologi otomotif ini tidak terimbangi oleh pembangunan prasarana jalan yang sesuai dengan kebutuhan.

Pada saat ini penanganan muatan lebih pada angkutan barang masih belum terwujud dengan baik. Hal tersebut diindikasikan oleh banyaknya angkutan barang yang beroperasi dengan melebihi kapasitas angkut pada saat beroperasi, lemahnya penegakan hukum, dan

1 Irfan Riswandi, Implementasi **Peraturan Bupati (PERBUP) NOMOR 8 TAHUN 2007 Tentang Pengaturan Mobil Barang Masuk Ke Wilayah Kabupaten Pandeglang, Serang**, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Sultan Ageng Titayasa, 2012, hlm 1

lemahnya sistem pelaporanatau evaluasi dan rekapitulasi terhadap data kendaraan barang yang melanggar kapasitas beban muatan. Jembatan timbang saat ini belum berperan dengan baik, tapi bukan berarti keberadaannya tidak diperlukan atau dihapuskan saja. Upaya penanganan yang perlu dilakukan adalah usaha-usaha penegakan hukum dengan memberikan sanksi hukum yang berat untuk pelanggar muatan lebih dijalan dan sistem kontrol jembatan timbang yang lebih baik.

Unit Pelaksana Teknis Lalulintas dan Angkutan Jalan Tulungagung membawahi Jembatan Timbang untuk melakukan pengawasan dan pengendalian oprasional yaitu di Jembatan Timbang Pojok Tulungagung . Menurut data jumlah kendaraan yang diperiksa di Unit Pelaksana Teknis Lalulintas dan Angkutan Jalan Tulungagung Tulungagung Kususnya Jembatan Timbang Pojok Tulungagung adalah 115.767. Jumlah tersebut dapat dikatagorikan jumlah yang cukup besar, dikarenakan hilir mudik angkutan darat yang melalui jalan sangatlah tinggi baik yang hanya sekedar melintasi kota atau ke luar daerah. [2]

Dengan diberlakukannya pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur, Nomor 4 Tahun 2012, dalam melayani kebutuhan pergerakan barang dari satu tempat ke tempat lain seringkali terjadi permasalahan di lapangan yang dialami oleh : pengusaha yang menggunakan angkutan barang sebagai alat angkutnya dan sopir angkutan barang dan para operator kususnya di Jembatan Timbang Pojok Tulungagung. Permasalahan tersebut adalah :

a. Banyak pengusaha ataupun sopir angkutan barang yang melakukan penimbangan di Jembatan Timbang Pojok Tulungagung yang tidak sependapat tentang larangan membawa muatan barang yang lebih dari lima perseratus, apabila melebihi dari lima perseratus maka akan dikenakan sanksi pelanggaran yang telah ditentukan oleh operator Jembatan Timbang sesuai dengan Peraturan Daerah yang telah ditetapkan.

2 Hasil Pra Riset di UPT LLAJ Tulungagung pada 1 Juli 2013

b. Para sopir banyak yang mengeluh terhadap biaya denda yang jumlahnya lebih mahal dari pada sebelumnya, dan para sopir angkutan barang rata-rata membawa muatan yang mereka bawa banyak yang melebihi kapasitas dari Jumlah Beben yang diijinkan. Penyimpangan tersebut dapat berdampak negatif terhadap prasarana jalan yang di lewati. Mengakibatkan kerusakan pada jalan raya dan dapat terjadi kecelakaan lalu lintas yang membahayakan masyarakat disekitar, mengingat daya dukung yang terbatas.

c. Sumber Daya Manusia SDM yang dimiliki Unit Pelaksana Teknis Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tulungagung masih terbatas sehingga pengawasan yang dilakukan belum terlaksana secara optimal.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur menerapkan "Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012" Tentang "Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang. Pembentukan Perda tersebut dibuat dalam rangka mewujudkan keamanan dan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, akibat tidak dipenuhinya tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan maka dipandang perlu dilakukan pengendalian muatan angkutan barang; agar pelaksanaan pengawasan muatan angkutan barang dapat berjalan lancar.

Pasal 14 Peraturan Daerah provinsi jawa Timur dinyatakan bahwa :

(1) Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang dan/atau pemilik barang dilarang mengangkut barang melebihi lima perseratus dari Jumlah Berat yang diijinkan (JBI).

(2) Pengangkutan barang yang melebihi lima perseratus dari Jumlah Berat yang diijinkan (JBI) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikatagorikan sebagai pelanggaran.

Klasifikasi pelanggaran dalam Pasal 14 tersebut dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 5% (lima perseratus) sampai dengan 15% (lima belas perseratus) dari JBI, di kategorikan pelanggaran tingkat I;

2. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 15% (lima belas perseratus) sampai dengan 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat II; dan Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat III.

Sanksi yang diberlakukan untuk pelanggaran jenis kelebihan muatan tingkatI dikenakan denda, di tingkat II yakni lebih dari lima belas persen JBM diberikan penindakan berupa pengembalian kendaraan bermotor beserta seluruh muatannya ke tempat asal atau penurunan kelebihan muatan. Penindakan terhadap pelanggaran tingkat tiga sebagaimana dimaksud dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Barang

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dalam latar belakang diatas maka muncul beberapa masalah antara lain :

1. Bagaimana implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung ?
2. Apa faktor pendukung dan hambatan dalam implementasi “Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung”?

C. Tujuan Penelitian

Ada dua tujuan penelitian, antara lain:

Tujuan penulisan skripsi ini dimaksudkan untuk:

1) Mengetahui dan menganalisa implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung.

2) Mengetahui dan menganalisa faktor pendukung dan hambatan dalam implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberik manfaat, baik yang bersifat Teoritis maupun Praktis:

1) Secara Teoritis

a. Hasil Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan tentang studi di bidang hukum, khususnya hukum administrasi negara.

b. Hasil Penelitian ini diharapkan dapat sebagai acuan bahan dalam pembelajaran khususnya hukum yang bertujuan untuk pengembangan ilmu pengetahuan.

2) Secara Praktis

a. Hasil Penelitian ini dapat memberikan tambahan wawasan bagi pembaca khususnya penelitian yang sejenis pada masa yang akan datang.

b. Bagi pengambil keputusan, diharapkan penulisan ini dapat menambah wawasan dalam menyelesaikan kasus serupa.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Konsep Implementasi

Secara umum istilah implementasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti pelaksaan atau penerapan. Istilah implementasi biasanya dikaitkan dengan suatu kegiatan yang dilaksanakan untuk mencapai tujuan tertentu. "Kamus Webster, merumuskan bahwa to implement (mengimplementasikan) berarti to provide the means for carryingout (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu), to give "practicia effect to (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu). Pengertian tersebut mempunyai arti bahwa untuk mengimplementasikan sesuatu harus disertakan -sarana yang mendukung yang nantinya akan menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu itu".

Pengertian implemntasi di atas apabila dikaitkan dengan kebijakan adalah bahwa sebenarnya kebijakan itu hanya "dirumuskan lalu di buat dalam suatu bentuk positif seperti undang- undang dan kemudian didiamkan dan tidak dilaksanakan atau di implementasikan, tetapi sebuah kebijakan harus dilaksanakan atau diimplementasikan agar mempunyai dampak atau tujuan yang diinginkan. Implementasi kebijakan adalah hal yang paling- berat, karena disini masalah-masalah yang kadang tidak dijumpai didalam konep, muncul dilapangan. Selain itu, ancaman utama adalah konsistensi implementasi. Di bawah ini akan dijelaskan secara singkat beberapa teori implementasi kebijakan.

Implementasi kebijakan dapat dikatakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Keberhasilan suatu

implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (output), yaitu : tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih.

Implementasi kebijakan dibatasi sebagai menjangkau tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu-individu pemerintah dan individu - individu swasta (kelompok – kelompok) yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan kebijaksanaan sebelumnya.[1]

Batasan implementasi adalah kebijakan sebagai tindakan – tindakan yang dilakukan individu-individu (kelompok – kelompok) pemerintah maupun swasta yang diarahkan untuk mencapai tujuan - tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan-keputusan sebelumnya.[2]

Implementasi kebijakan terdiri dari : tujuan atau sasaran kebijakan , aktivitas , atau kegiatan pencapaian tujuan, dari hasil kegiatan. Implementasi kebijakan adalah proses untuk melakukan kebijakan supaya mencapai hasil.[3] Sehingga dapat disimpulkan bahwa implementasi merupakan suatu proses yang dinamis. Pelaksana kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan. "Sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (output), yaitu : tercapai atau tidaknya tujuan – tujuan yang ingin diraih. Enam variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni;

1) Standar dan sasaran kebijakan, terukur sehingga dapat direalisir apabila standar dan sasaran kebijakan kabur dan standar dan sasaran kebijakan harus jelas,

---

1 Winarno,Budi.2002.*Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta:Media Pressindo.

2 Ibid.

3 Subarsono,AG.2005.*Analisis Kebijakan Publik: Konsep,Teori dan plikasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

2) "Sumberdaya, dimana implementasi kebijakan perlu dukungan sumberdaya, baik sumber daya manusia maupun sumber daya non manusia".

3) "Hubungan antar organisasi, yaitu dalam banyak program , implementor sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain . Sehingga diperlukan koordinasi dan kerja sama antar instansi bagi keberhasilan suatu program".

4) "Karakteristik agen pelaksana yaitu : mencakup stuktur birokrasi , norma – norma dan pola - pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang semuanya itu akan mempengaruhi implementasi suatu program .

5) "Kondisi sosial politik dan ekonomi. Variable ini mencakup sumberdaya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan, sejauh mana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan, karakteristik para partisipan, yakni mendukung atau menolak, serta bagaimana sifat opini publik yang ada di lingkungan , serta apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan .

6) Disposisi implementor yang mencakup tiga hal yang penting, yaitu respon implementor terhadap kebijakan, yang akan mempengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan, kognisi yaitu pemahaman terhadap kebijakan, intensitas disposisi implementor, yaitu preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor".[4]

Dari defenisi diatas dapat diketahui bahwa implementasi kebijakan terdiri dari : tujuan atau sasaran kebijakan , aktivitas , atau kegiatan pencapaian tujuan , dari hasil kegiatan . Sehingga dapat disimpulkan bahwa implementasi merupakan suatu proses yang dinamis,

4 Subarsono,AG.2005.*Analisis Kebijakan Publik: Konsep,Teori dan plikasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri". "Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir (output), yaitu : "tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih".

2.1.2 Teori-teori Implementasi

"Impelentasi adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaaan sudah dianggap fix". "Secara sederhana implementasi bisa diartikan pelaksanaan atau penerapan.

a. Teori George C. Edward

"Implementasi kebijakan dipengaruhi" oleh empat variable, yaitu :

1). "Komunikasi, yaitu keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan", dimana yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran (target group), sehingga akan mengurangi distorsi imlpementasi".

2). "Sumberdaya, dimana meskipun isi kebijakan telah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan", maka implementasi tidak akan berjalan efektif. "Sumber daya tersebut dapat berwujud sumber daya manusia, misalnya kompetensi implementor dan sumber daya financial.

3). "Disposisi, adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor". Apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka implementor tersebut dapat

menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Edward III (1980;98) menyatakan bahwa sikap dari pelaksana kadangkala menyebabkan masalah apabila sikap atau cara pandangnya berbeda dengan pembuat kebijakan. "Oleh karena itu, untuk mengantisipasi dapat mempertimbangkan atau memperhatikan aspek penempatan pegawai (pelaksana) dan insentif".

4). Struktur Birokrasi, merupakan susunan komponen (unit-unit) kerja dalam organisasi yang menunjukkan" adanya pembagian kerja serta adanya kejelasan bagaimana fungsi-fungsi atau kegiatan yang "berbeda-beda diintegrasikan atau dikoordinasikan, selain itu struktur organisasi juga menunjukkan spesialisasi pekerjaan, saluran perintah dan penyampaian laporan . Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan red – tape, yakni prosedur birokrasi yang kompleks dan rumit, yang menjadikan aktivitas organisasi tidak fleksibel. Aspek dari stuktur organisasi adalah Standard Operating Procedure (SOP) dan fragmentasi".[5]

b. Teori Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatlier

"Teori ini berpendapat bahwa terdapat tiga kelompok variable yang mempengaruhi keberhasilan implementasi", yaitu Karakteristik masalah (tractability of the problems)

1). "Tingkat kesulitan teknis dari masalah yang bersangkutan dimana di satu pihak terdapat beberapa masalah social yang secara teknis mudah dipecahkan, "seperti kekurangan persediaan air bersih bagi penduduk".

2). "Tingkat kemajemukan dari kelompok sasaran. Hal ini berarti bahwa suatu program akan

5 Subarsono,AG.2005.*Analisis Kebijakan Publik: Konsep,Teori dan plikasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

relative "mudah diimplementasikan apabila kelompok sasarannya adalah homogen, "karena tingkat pemahaman kelompok sasaran relative sama'.

3). 'Proporsi kelompok sasaran terhadap total populasi, dimana sebuah program akan relative sulit diimplementasikan apabila sasarannya mencakup semua populasi dan 'sebaliknya sebuah program relatif mudah diimplementasikan apabila jumlah kelompok sasarannya tidak terlalu besar.

4). 'Cakupan perubahan perilaku yang diharapkan dimana sebuah program yang bertujuan memberikan pengetahuan atau bersifat kognitif akan relative mudah diimplementasikan' dibanding program yang bertujuan untuk mengubah sikap dan perilaku masyarakat.[6]

Karakteristik kebijakan (ability of statue to structure implementation), yaitu' :

1). Kejelasan isi kebijakan, yaitu, karena semakin jelas dan rinci isi sebuah kebijakan, maka akan lebih mudah di implementasikan, karena implementor mudah memahami dan menerjemahkan dalam tindakan nyata.

2). 'Seberapa jauh kebijakan tersebut memiliki dukungan teoritis, di mana kebijakan yang memiliki dasar teoritis memiliki sifat lebih mantap karena sudah teruji, meskipun untuk beberapa lingkungan tertentu perlu ada 'modifikasi.

3). ''Besarnya' alokasi sumber daya financial terhadap kebijakan tersebut, di mana sumber daya keuangan 'adalah factor krusial untuk setiap program social, setiap program juga memerlukan 'dukungan 'staf untuk melakukan pekerjaan-pekerjaan administrasi dan teknis, serta memonitor program yang semuanya memerlukan biaya,

4). 'Seberapa besar adanya' ketertarikan dan dukungan ''antar berbagai institusi pelaksana, di mana kegagalan 'kerja sering disebabkan oleh kurangnya koordinasi vertical dan 'horizontal

6 Ibid

antar instansi yang terlibat dalam implementasi program.

5). ‘Kejelasan dan konsistensi aturan ‘yang ada pada badan pelaksana.

6). ‘Tingkat komitmen aparat, terhadap tujuan kebijakan. Kasus korupsi yang terjadi di ‘Negara-negara dunia ke tiga, khususnya Indonesia salah satu sebabnya adalah rendahnya tingkat komitmen aparat untuk melaksanakan tugas dan pekerjaan atau program-program.

7). Seberapa luas akses kelompok-kelompok luar untuk berpastisipasi dalam implementasi kebijakan, di mana suatu program yang memberikan peluang luas bagi masyarakat untuk terlibat akan relative mendapat dukungan di banding program yang tidak melibatkan masyarakat.[7]

Lingkungan kebijakan (nonstatutory variable effecting implementation), yaitu :

1). Kondisi social ekonomi masyarakat dan tingkat kemajuan teknologi dimana masyarakat yang sudah terbuka dan terdidik akan relative mudah menerima program pembaharuan dibanding dengan masyarakat yang masih tertutup dan tradisional.

2). Dukungan publik sebuah kebijakan, dimana kebijakan yang memberikan insentif biasanya mudah mendapatkan dukungan public, sebaliknya kebijakan yang bersifat dis-intensif, misalnya kenaikan harga BBM akan kurang mendapatkan dukungan public.

3). Sikap dari kelompok pemilih (constituency goups), dimana kelompok pemilih yang ada dalam masyarakat dapat mempengaruhi implementasi kebijakan melalui berbagai cara, yaitu kelompok dapat melakuakn intervensi terhadap keputusan yang dibuat badan-badan pelaksana melalui berbagai komentar dengan maksud untuk mengubah keputusan, dan kelempok pemilih dapat memiliki kemampuan untuk mempengaruhi badan-badan

7 Subarsono,AG.2005.*Analisis Kebijakan Publik: Konsep,Teori dan plikasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

pelaksana secara tidak langsung melalui kritik yang dipubliksikan terhadap badan-badan pelaksana .

4). Tingkat komitmen dan keterampilan dari aparat dan implementor .pada akhirnya, komitmen aparat pelaksana untuk merealisasikan tujuan yang telah tertuang dalam kebijakan adalah variabel yang paling krusial, sehingga aparat pelaksana harus memiliki keterampilan dalam membuat prioritas tujuan dan selanjutnya marealisasikan prioritas tujuan tersebut.

c. Teori Donald S.Van Meter dan Carl E. Van Horn

Meter dan Horn mengemukakan bahwa variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni;

1). Standar dan sasaran kebijakan, di mana standar dan sasaran kebijakan harus jelas dan terukur sehingga dapat direalisir.apabila standar dan sasaran kebijakan kabur,

2). Sumberdaya, dimana implementasi kebijakan perlu dukungan sumberdaya, baik sumber daya manusia maupun sumber daya non manusia.

3). Hubungan antar organisasi, yaitu dalam benyak program, implementor sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain, sehingga diperlukan koordinasi dan kerja sama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.

4). Karakteristik agen pelaksana yaitu mencakup stuktur birokrasi, norma-norma dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang semuanya itu akan mempengaruhi implementasi suatu program.

5). Kondisi sosial, politik, dan ekonomi. Variable ini mencakup sumberdaya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan, sejauh mana

kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan, karakteristik para partisipan, yakni mendukung atau menolak, bagaimana sifat opini public yang ada di lingkungan, serta apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.

6). Disposisi implementor yang mencakup tiga hal yang penting, yaitu respon implementor terhadap kebijakan, yang akan mempengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan, kognisi yaitu pemahaman terhadap kebijakan, intensitas disposisi implementor, yaitu preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.[8]

d. Teori G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli

Teori ini berpendapat bahwa terdapat empat kelompok variable yang dapat' mempengaruhi kinerja dan dampak suatu program, yakni; kondisi lingkungan ; hubungan antar organisasi ; sumberdaya organisasi untuk implementasi program; karakteristik dan kemampuan agen pelaksana.

e. Teori David L. Wimer dan Aidan R.Vining

Welmer dan Vining mengemukakan bahwa terdapat tiga kelompok variabel besar yang dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu program, yaitu

1) Logika kebijakan. Dimana hal ini dimaksudkan agar suatu kebijakan yang ditetapkan masuk akal (reasonable) dan mendapatkan dukungan teoritis.
2) Lingkungan tempat kebijakan dioprasikan akan mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan, dimana yang dimaksud lingkungan dalam hal ini mencakup lingkungan sosial, politik, ekonomi, hankam, dan fisik, atau geografis. Suatu kebijakan yang berhasil

8 Subarsono,AG.2005.*Analisis Kebijakan Publik: Konsep,Teori dan plikasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

pada suatu daerah, bisa saja gagal di implementasikan pada daerah lain yang berbeda.

3) Kemampuan implementor kebijakan. Tingkat kompetensi implementor mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan.

B. Fungsi dan Kewenangan Jembatan Timbang

Berdasarkan PP Nomor 25 Tahun 2000 tentang Program Pembangunan Nasional, segala ketentuan mengenai jembatan timbang yang meliputi penetapan lokasi dan pengelolaan jembatan timbang serta penetapan standar batas maksimum muatan dan berat kendaraan pengangkutan barang merupakan kewenangan propinsi sebagai daerah otonom. Penyelenggaraan penimbangan pada jembatan timbang menjadi tanggung jawab Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang pengoperasiannya dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas, (Perda Jatim Nomor 4 Tahun 2012) tentang Tarif Ijin Dispensasi Kelebihan Muatan . Sedangkan fungsi dan misi jembatan timbang dapat diuraiakn sebagai berikut :

1. Menjaga jalan dari kerusakan akibat beban muatan;
2. Memantau kendaraan angkutan barang dan penempatan muatan ;
3. Sebagai sarana pengumpulan data lalu lintas untuk proses perencanaan dan pengendalian transportasi.

Sebagai suatu proses, manajemen jembatan timbang mengenal suatu urutan pelaksanaan yang logis yang menggambarkan bahwa ada tindakan - tindakan manajemen untuk mencapai sasaran-sasaran yang telah ditetapkan. Secara umum proses tersebut meliputi :

1. *Planning*

Merupakan pemikiran atau gagasan awal tentang suatu rencana sebelum kegiatan dilaksanakan. Manfaat dari fungsi perencanaan di atas adalah sebagai alat pengawasan maupun pengendalian kegiatan atau pedoman pelaksanaan kegiatan, serta sarana untuk memilih dan menetapkan kegiatan yang diperlukan.

2. *Organizing*

Berupa tindakan – tindakan guna mempersatukan kumpulan kegiatan manusia yang mempunyai pekerjaan masing – masing sehingga berhubungan satu sama lain dengan tata cara tertentu dan berinteraksi dengan lingkungannya dalam rangka mendukung tercapainya tujuan / sasaran secara efisien".

Manfaat dari fungsi organisasi adalah merupakan pedoman pelaksanaan fungsi dimana pembagian tugas serta hubungan tanggung jawab dan kewenangan terlihat jelas.

3. *Actuating*

Berupa tindakan untuk menyelaraskan seluruh anggota organisasi dalam kegiatan pelaksanaan, serta agar seluruh anggota organisasi dapat bekerjasama dalam pencapaian tujuan bersama.

Manfaat dari fungsi pelaksanaan ini adalah terciptanya keseimbangan tugas, hak dan kewajiban masing-masing bagian dalam organisasi.

4. *Controlling*

Dalam arti menuntun atau memantau dan mengkaji. Apabila perlu mengadakan koreksi agar hasil kegiatan sesuai dengan yang telah ditentukan. Jadi dalam fungsi ini, hasil-hasil pelaksanaan kegiatan selalu diukur dan dibandingkan dengan rencana.

Fungsi dari pengawasan tersebut meliputi :

a. Penetapan standar pelaksanaan;

b. Penentuan ukuran-ukuran pelaksanaan;

c. Pengukuran pelaksanaan nyata dan membandingkan dengan standar yang telah ditetapkan;

d. Evaluasi penyimpangan yang terjadi;

e. Pengambilan tindakan koreksi yang diperkirakan bilapelaksanaan menyimpang dari standar.

Asas dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi:

a. Asas transparan;

b. Asas akuntabel;

c. Asas berkelanjutan;

d. Asas partisipatif;

e. Asas bermanfaat;

f. Asas keseimbangan;

g. asas kesadaran hukum.[9]

Pengendalian Muatan Angkutan Barang dilaksanakan dengan tujuan sebagai berikut :

a. Untuk menjaga ketertiban, kelancaran, keselamatan dan kenyamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

9 Pasal 2 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang

b. Untuk menjaga keselamatan operasional angkutan barang dan pengguna jalan lainnya; dan

c. Sebagai pengamanan jalan.

Angkutan Umum barang wajib memenuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan bermotor, dan kelas jalan. Pengoperasian kendaraan bermotor wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Persyaratan teknis Angkutan Umum barang terdiri atas :

a. Susunan;

b. Perlengkapan;

c. Ukuran;

d. Karoseri;

e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukkannya;

f. Pemuatan;

g. Penggunaan;

h. Penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau

i. Penempelan kendaraan bermotor.[10]

Pengoperasian angkutan barang wajib dilakukan pada jaringan lintas pada jalan yang sesuai kelas jalan yang ditentukan.

Pengendalian muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan. Setiap angkutan barang yang mengangkut barang wajib ditimbang pada alat penimbangan yang

10 Pasal 4 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang

dipasang secara tetap atau yang dapat dipindah-pindahkan dan akan diberi tanda bukti hasil penimbangan.

Fasilitas alat penimbangan yang dipasang secara tetap meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Fasilitas utama terdiri dari landasan penimbangan (*platform*) dan seperangkat alat timbang. Fasilitas penunjang terdiri dari :

a. Gedung operasional beserta perlengkapannya;
b. Lapangan parkir kendaraan;
c. Fasilitas jalan keluar masuk kendaraan;
d. Gudang penyimpanan barang;
e. Lapangan penumpukan barang;
f. Bangunan gedung beserta generator set;
g. Pagar dan pos jaga;
h. Perambuan dan *flashing lamp*;
i. Komputer administrasi;
j. Alat komunikasi;
k. Pengeras suara;
l. Kamera pengawas (CCTV);
m. Jaringan *on line*;
n. Papan display informasi;
o. Kendaraan operasional;
p. Mess petugas;
q. Tempat ibadah;

r. Toilet; dan

s. Alat bongkar muat barang.

Pelayanan alat penimbangan dilaksanakan secara transparan, tertib dan teratur dengan berpedoman pada standar operasional prosedur. Pengoperasian alat penimbangan diselenggarakan selama 24 (dua puluh empat) jam per hari secara berkesinambungan. Standar operasional prosedur ditetapkan dalam Peraturan Kepala Dinas. Pengoperasian jembatan timbang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diselenggarakan 12 (dua belas) jam per shift per regu dan dilakukan pergantian petugas.[11]

Pengoperasian alat penimbangan dilakukan dengan menggunakan Sistem Informasi Manajemen Terpadu yang berbasis pada pengolahan data elektronik. Sistem Informasi Manajemen Terpadu paling sedikit merekam dan memuat data tentang :

a. Nomor kendaraan;

b. J B I;

c. Golongan Kendaraan;

d. Berat kendaraan beserta muatan;

e. Tingkat pelanggaran;

f. Besaran sanksi denda;

g. Asal tujuan perjalanan; h. jenis muatan; dan

i. Petugas penginput data.

11 Pasal 4 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang

Sistem Informasi Manajemen Terpadu digunakan untuk:

a. Keperluan pendataan, dilaksanakan diseluruh alat penimbangan; dan
b. Keperluan pengawasan operasional alat penimbangan dilaksanakan di Pusat Pengendalian Sistem Informasi Manajemen Terpadu di Dinas selama 24 (dua puluh empat) jam per hari secara berkesinambungan.

Pengawasan terhadap pengendalian kelebihan muatan dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung. Pengawasan secara langsung dilakukan melalui kegiatan turun langsung pada tempat/lokasi penimbangan kendaraan atau jembatan timbang. Pengawasan secara tidak langsung sebagaimana dimaksud dilakukan melalui pelaporan.

C. Jenis-Jenis Kendaraan Wajib Timbang

Seiring dengan perkembangan model transportasi saat ini. Maka terjadi pula perkembangan pada Jenis Berat diizinkan (JBI) kendaraan angkutan barang menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat. Penambahan besarnya angka J B I ini diikuti dengan bertambahnya konfigurasi sumbu kendaraan sehingga pendistribusian beban pada sumbu kendaraan tetap sesuai dengan kondisi jalan yang ada.

Untuk mempermudah petugas pencatat arus kendaraan dalam mendata dan mengelompokkan angkutan barang yang melanggar kelebihan muatan, maka operator jembatan timbang melakukan penggolongan terhadap jenis angkutan barang yang masuk

ke jembatan timbang menjadi tujuh golongan. Penggolongan ini disesuaikan dengan besarnya JBI yang dimiliki oleh kendaraan tersebut. Adapun besar JBI dilihat dari Buku Uji Kendaraan atau melihat di plat samping kendaraan.

Mobil barang digolongkan sebagai berikut :

a. Mobil barang dengan JBB 1.500 kg (seribu lima ratus kilogram) sampai dengan 8.000 kg (delapan ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan I;
b. Mobil barang dengan JBB lebih besar 8.000 kg (delapan ribu kilogram) sampai dengan 14.000 kg (empat belas ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan II;
c. Mobil barang dengan JBB lebih besar dari 14.000 kg (empat belas ribu kilogram) sampai dengan 21.000 kg (dua puluh satu ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan III; dan
d. Mobil barang dengan JBB lebih besar dari 21.000 kg (dua puluh satu ribu kilogram) dikategorikan sebagai golongan IV.[12]

D. Tata Cara Penimbangan dan Perhitungan Berat Muatan

Penimbangan kendaraan bermotor dilakukan untuk mengetahui berat muatan dan kelebihan berat muatan dengan tata cara sebagai berikut :

12 Pasal 13 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang

a. Penimbangan kendaraan bermotor beserta muatannya dan /atau penimbangan terhadap masing-masing sumbu;
b. Perhitungan berat muatan dilakukan dengan cara mengurangi hasil penimbangan kendaraan beserta muatannya dengan berat kendaraan yang telah ditetapkan dalam buku uji;
c. Kelebihan berat muatan dapat diketahui dengan cara membandingkan berat muatan yang ditimbang dengan JBI dalam buku uji atau plat samping kendaraan bermotor;
d. Kelebihan muatan pada tiap-tiap sumbu dapat di ketahui dengan cara membandingkan hasil penimbangan setiap sumbu dengan muatan sumbu terberat pada kelas jalan yang dilalui;

Menurut Pasal 12 Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang dengan tata cara sebagai berikut :

a. Penimbangan kendaraan beserta muatannya dan penimbangan terhadap masing-masing sumbu ;
b. Perhitungan berat muatan di lakukan dengan cara mengurangi hasil penimbangan kendaraan beserta muatannya dengan berat kendaraan yang telah ditetapkan dalam buku uji ;
c. Kelebihan berat muatan dapat diketahui dengan cara membandingkan berat muatan yang ditimbang dengan JBI yang diizinkan dalam buku uji atau plat samping kendaraan bermotor;

d. Kelebihan muatan pada tiap-tiap sumbu dapat diketahui dengan cara membandingkan hasil penimbangan setiap sumbu dengan muatan sumbu terberat pada kelas jalan yang di lalui; dan

e. Kelebihan berat muatan atau muatan pada tiap-tiap sumbu sebesar 5 % (lima perseratus) dari yang ditetapkan dalam buku uji tidak dinyatakan sebagai pelanggaran.

E. Sanksi Kelebihan Muatan

Klasifikasi pelanggaran kelebihan muatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 14 ayat (2) Perda Jatim Nomor 4 Tahun 2012 dikategorikan sebagai berikut :

a. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 5% (lima perseratus) sampai dengan 15 % (lima belas perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat Pertama;

b. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 15 % (lima belas perseratus) sampai dengan 25% (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat II; dan

c. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan lebih dari 25 % (dua puluh lima perseratus) dari JBI, dikategorikan pelanggaran tingkat III.

Pelanggaran tingkat I dan pelanggaran tingkat II mdikenakan sanksi denda. Pelanggaran tingkat III dikenakan penindakan

berupa pengembalian kendaraan bermotor beserta seluruh muatannya ke tempat asal atau penurunan kelebihan muatan.

Penindakan terhadap pelanggaran tingkat ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dituangkan dalam Berita Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[13]

Kegiatan penurunan, penyimpanan atau penumpukan barang dan pemuatan kembali serta risiko kehilangan kerusakan sebagai akibat kegiatan bongkar muat dan penyimpanan barang menjadi tanggung jawab perusahaan angkutan umum barang/pemilik barang.

Pengenaan sanksi denda ditetapkan tingkat pelanggaran menurut masing-masing golongan kendaraan :

a. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan I ditetapkan :
   1. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 10.000,- (sepuluh ribu rupiah);
   2. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 20.000,- (dua puluh ribu rupiah);

b. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan II ditetapkan:
   1. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 30.000,- (tiga puluh ribu rupiah);
   2. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);

13 Pasal 16 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang

c. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan III ditetapkan sebagai berikut :

1. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);
2. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);

d. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan IV ditetapkan :

1. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);
2. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 60.000,- (enam puluh ribu rupiah).[14]

14 Pasal 19 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang

BAB III

METODE PENELITIAN

1. Metode Pendekatan

Di dalam penilitian ini, penulis menggunakan metode pendekatan yuridis sosiologis, dimana data-data yang diperoleh dari studi pustaka akan dikembangkan dengan data-data yang diperoleh di lapangan karena relevan dengan perumusan masalah yang dikaji dalam penelitian yaitu mengenai bagaimana Implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung .

Menurut Robert K. Yin, sebuah penelitian yang secara umum menyangkut pertanyaan " How" dan "why", serta memiliki fokus penelitian terletak pada fenomena kontemporer, merupakan penelitian yang sesuai dengan metode studi kasus[1]. Maka penelitian ini menggunakan metode studi kasus.

Penelitian studi kasus diartikan oleh Robert E. Stake, bahwa kasus adalah sistem yang padu. Bagian-bagian studi kasus tidak harus berjalan dengan baik, tujuan bisa jadi irasional, namun itulah tetap sebuah sistem. Sedangkan istilah studi masih menjadi perdebatan untuk mentafsirkan menjadi konsep. Dalam hal ini Stake mendefinisikan studi kasus sebagai " proses mengkaji kasus "[2].

---

1 Yin, Robert K. 2012. Studi Kasus: Desain Dan Metode diterjemahkan oleh M. Djazuli Mudzakir. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada. Hlm. 1

Peneliti memilih UPT LLAJ Tulungagung dengan lokasi Jembatan Timbang Pojok Tulungagung karena :

a. Banyak terdapat jalan yang rusak atau lubang akibat kelebihan muatan pada angkutan barang.
b. Masih terjadi kecelakaan lalu lintas akibat kelebihan muatan pada angkutan barang.
c. Kelebihan muatan pada angkutan barang dapat berdampak negatif terhadap prasarana jalan yang di lewati. Mengakibatkan kerusakan pada jalan raya dan dapat terjadi kecelakaan lalu lintas yang membahayakan masyarakat disekitar, mengingat daya dukung yang terbatas.

2. Lokasi Penelitian

Penulis memilih lokasi penelitian di UPT LLAJ Tulungagung yang membawahi Jembatan Timbang Pojok Tulungagung. Adapun alasan dalam memilih lokasi penelitian di UPT LLAJ Tulungagung adalah Mengetahui dan menganalisa implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten TulungagungMengetahui dan menganalisa implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung

3. Jenis dan sumber Data

2 Stake, Robert E. dalam Norman K. Denzin dan Yvonna S. Lincoln. 2009. Handbook Of Qualitative Research diterjemahkan Dariyatno, Badrus Samsul Fata, Abi dan john Rinaldi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar. Hlm. 300

a. Data Primer

Data primer adalah data dan informasi yang diperoleh atau diterima dari hasil penelitian atau narasumber dengan melakukan studi di lapangan.

b. Data sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh secara tidak langsung dari hasil penelitian kepustakaan, seperti undang-undang, dokumen-dokumen resmi, internet dan buku-buku yang berkaitan dengan pokok pembahasan penelitian.

4. Sumber Data

a. Data Primer

Sumber data dalam penelitian ini penulis memperoleh sumber data primer tersebut dari hasil wawancara yang dilakukan secara langsung dengan Kepala UPT LLAJ Tulungagung, Kepala Seksi Wasdal, Kepala Seksi LLAJ, Kasubag Tata Usaha, beberapa staf UPT LLAJ Tulungagung dan orang-orang yang terkait dengan penelitian ini seperti pengusaha, sopir dan masyarakat disekitar.

b. Data Sekunder

Data yang diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan, baik dari dokumen-dokumen resmi, internet, undang-undang, dan buku-buku yang berkaitan dengan pokok pembahasan penelitian.

5. Populasi/ *Sampling*

a. *Accidental Sampling*

b. *accidental sampling* adalah sampel yang diambil dari siapa saja yang kebetulan ada di tempat pengambilan sampling. Dalam penelitian ini sampling yang digunakan adalah operator angkutan jalan yang berada di Jembatan Timbang Pojok dan Jembatan Timbang Talun UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung.

c. *Purposive sampling*

Yaitu teknik pengambilan sampel di dasarkan atas tujuan "tertentu. Dalam hal ini penulis juga menggunakan teknik dengan menggunakan informan untuk memperoleh data-data yang akurat dari orang-orang yang dapat membantu penulis dalam melakukan penelitian.

6. Teknik Pengumpulan Data

1. Data Primer menggunakan wawancara dan observasi
2. Data Sekunder menggunakan studi pustaka dan studi dokumentasi

7. Teknik Analisis Data

Penulis dalam menganalisis data menggunakan teknik Deskriptif Analisis, yaitu mengelola dan menganalisis data dari penelitian, literatur atau kepustakaan dalam penyelesaian masalah sekalipun untuk menguji permasalahan di lapangan yang berhubungan dengan penelitian yang diteliti oleh penulis.

BAB IV

HASIL PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum UPT LLAJ Tulungagung

Unit Pelaksana Teknis Lalu Lintas Angkutan Jalan Tulungagung merupakan Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur yang diatur berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2008 dan Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 9 Tahun 2011. [1]

Unit Pelaksana Teknis Lalu Lintas Angkutan Jalan Tulungagung merupakan pengembangan dari Dinas Perhubungan Dan LLAJ Provinsi Jawa Timur yang keberadaannya mulai bulan Januari Tahun 2009 dan berkedudukan di Kabupaten Tulungagung dengan wilayah kerja meliputi : Kabupaten Tulungagung, Kabupaten Trenggalek, Kabupaten Blitar dan Kota Blitar.[2]

Letak geografis wilayah kerja UPT LLAJ Tulungagung adalah daerah pegunungan yaitu di Kabupaten Trenggalek dan Kabupaten Blitar, khususnya untuk Kabupaten Trenggalek daerah rawan longsor dan rawan banjir bandang. [3]

Unit Pelaksana Teknis LLAJ Tulungagung mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas di bidang pelayanan, pengaturan, pengendalian , pemeriksaan pelanggaran dan penyidikan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.[4]

---

1 Suryo Manggolo,Memori Serah Terima PLT Kepala UPT LLAJ, Tulungagung ,2011, hlm 1.

2 Ibid

3 Ibid

4 Ibid

Adapun sumber daya manusia di UPT LLAJ Tulungagung cukup variatif, baik struktur kepangkatan, disiplin ilmu yang dimiliki maupun pengalaman penguasaan lapangan.[5] Secara keseluruhan potensi sumber daya manusia di UPT LLAJ Tulungagung cukup variatif, baik struktur kepangkatan, disiplin ilmu yang dimiliki maupun pengalaman penguasaan lapangan.[6]

Secara keseluruhan potensi sumber daya manusia yang dimiliki sejumlah 45 (empat puluh lima) orang pegawai yang terdiri dari :

- PNS : 28 orang
- Honorer Non APBD : 17 orang

A. Implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung.

Suatu kebijakan implementasi yang telah diterapkan dengan Peraturan Daerah dalam melaksanakan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang juga perlu melakukan pengawasan sebagai kewajiban dari UPT LLAJ Tulungagung dan pihak yang terkait. Yang dimaksud pihak terkait tersebut salah satunya adalah Seksi Pengawasan dan Pengendalian (WASDAL) selaku Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang diberi kewenangan untuk menyidik suatu permasalahan. Kewenangan tersebut dilaksanakan di tempat alat penimbangan angkutan barang yang dipasang secara tetap.

5 Ibid

6 Ibid

Dalam pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung yang menyebutkan bahwa :

(1) Pengemudi dan / atau Perusahaan Angkutan Umum barang dan / atau pemilik barang dilarang mengangkut barang melebihi 5 % (lima perseratus) dari JBI.

(2) Pengangkutan barang yang melebihi 5 % (lima perseratus) dari JBI sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikategorikan sebagai pelanggaran.

Dengan adanya pasal 14 pada Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012, Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Agar para pengusaha dan pengemudi angkutan barang dapat jera akan peraturan tersebut. Dikarenakan selama ini masih banyak yang melanggar aturan dengan mengangkut barang melebihi 5% (lima perseratus).[7]

Menurut Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian (WASDAL) juga masih terdapat kecelakaan akibat dari kelebihan muatan barang maupun kerusakan jalan raya yang disebabkan oleh angkutan barang yang *overload* dalam membawa barang seperti kayu gelondongan,tebu,bahan bangunan dan sebagainya. Seperti pada awal tahun 2014 terjadi kecelakaan di Tulungagung truk tangki bermuatan tetes menghindari jalan yang berlubang akhirnya terguling dikarenakan muatan yang diangkut *overload.* Terjadi lagi di Tulungagung kecelakaan truk bermuatan tebu yang mengakibatkan tewasnya seseorang karena terlindas *box* truk yang terguling. Di Trenggalek juga pernah terjadi kecelakaan truk bermuatan bahan bangunan yang mengakibatkan tergulingnya truk. Selain itu Jalan raya

7 Hasil wawancara dengan Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian (WASDAL), 23 Oktober 2014

Provinsi depan Jembatan Timbang Pojok Tulungagung banyak terdapat lubang-lubang pada jalan raya yang dapat membahayakan pengendara lalu lintas. Rusaknya jalan tersebut dapat diketahui penyebabnya adalah dari angkutan barang yang membawa muatan *overload*.[8]

Dalam implementasi pasal 14 pada Peraturan Daerah Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012, dilakukan proses pengendalian, pengawasan, dan komunikasi dalam melakukan pelayanan publik terhadap masyarakat.

1. Pengendalian

Penulis menggunakan konsep dari Amirullah dan Hanafi yang menyebutkan bahwa dalam melakukan pengendalian pada umumnya terdiri dari tiga langkah, yaitu pertama mengukur kinerja yang sebenarnya. Kedua, membandingkan kinerja sebenarnya dengan standar. Dan ketiga, mengambil tindakan manajerial untuk memperbaiki penyimpangan atau standar yang memadai.[9]

Selanjutnya, mengukur kinerja yang sebenarnya dengan membandingkan antara standar dengan pelaksanaan. Untuk dapat mengukur kinerja aktual ini, pejabat "berwenang dapat mempergunakan empat sumber informasi yang mencakup pengamatan pribadi, laporan statistik, laporan lisan, dan laporan- laporan tertulis. [10]

Berikutnya langkah membandingkan kinerja aktual (sebenarnya) dengan standar dimaksudkan untuk membandingkan hasil-hasil yang telah diukur dengan target ataupun

8 Hasil wawancara dengan Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian (WASDAL), 23 Oktober 2014

9 Amirullah dan Rindiyah Hanafi,**Pengantar Manajemen**,Graha Ilmu, Yogyakarta, 2002, hlm 198

10 *Ibid*, hlm 199

standar yang telah ditetapkan sebelumnya sebagaimana tertera pada perundang-undangan atau peraturan-peraturan daerah lainnya. Apabila hasil pembandingan ini sudah sesuai dengan standar, maka pejabat dapat beramsumsi bahwa segala sesuatunya telah berjalan secara terkendali. Kesalahan yang perlu dihindari dalam membandingkan prestasi dengan standar adalah dengan menetapkan standar yang terlalu jauh ataupun terlalu rendah untuk direalisasikan .[11]

Terakhir melakukan tindakan tindakan manajerial. Tindakan ini dilakukan manakala hasil pengamatan berada dibawah standard analisis menunjukan perlunya diambil tindakan. Standar yang terlalu tinggi membuat para pengusaha atau yang berkepentingan dengan angkutan muatan untuk selalu mencari cara melanggar standar dengan menghindari sanksi. Bahkan tidak jarang, para pengusaha memilih membayar denda sebagai sanksi lebih muat karena dirasakannya lebih kecil konsekuensinya dibandingkan mengangkut muatan dengan sebatas standar yang ditentukan. Kiranya perlu diperhatikan akan kemungkinan penyimpangan-penyimapangan yangterjadi sebagai akibat dari standar kinerja yang tidak realistis.

Pengendalian kelebihan muatan pada angkutan barang dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi, pemakai jalan lain dan melestarikan lingkungan. UPT LLAJ Tulungagung melakukan mekanisme pengendalian angkutan muatan barang sesua i dengan Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 mulai Januari 2013.

2. Pengawasan

[11] *Ibid*, hlm 200

Di UPT LLAJ Tulungagung Pengawasan merupakan kegiatan mengawasi, memeriksa dan mengambil tindakan terhadap pelanggaran pengoprasian angkutan barang. Pengawsan juga merupakan upaya UPT LLAJ Tulungagung untuk melakukan kegiatan pengawasan terhadap pengendalian muatan.[12]

Langkah pertama adalah menciptakan standar . Standar merupakan suatu kriteria untuk mengukur hasil pekerjaan yang sudah dilakukan. Standar yang dibuat biasanya didasarkan pada suatu keadaan atau kondisi yang normal . Bentuk standar dapat dibedakan ke dalam dua macam bentuk, yaitu standar kuantitatif dan standar kualitatif.[13]

Standar kuantitatif merupakan suatu standar yang dinyatakan di dalam satuan-satuan tertentu. Sedangkan standar kualitatif dapat berupa pendapat umum, langganan, buruh dan sebagainya. [14]

Standar selanjutnya diberlakukan dalam aktifitas pengawasan dan pengendalian angkutan barang di Jembatan Timbang Pojok Tulungagung dan Jembatan Timbang Talun Blitar yang mengacu pada pasal 14 Peraturan Daerah Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012. Standar-standar dalam aktifitas tersebut s elanjutnya terkonsentrasi pada penimbangan. Adapun dasar penimbangan adalah untuk mengatur kelebihan muatan. Secara definitif, penimbangan kendaraan bermotor adalah kegiatan teknis yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah atau Dinas selaku Satuan Kerja Perangkat Daerah yang ditunjuk untuk melakukan pelayanan penimbangan terhadap angkutan barang beserta muatannya guna menjamin berat muatan yang diangkut sesuai dengan ketentuan.

12 Hasil Riset di UPT LLAJ Tulungagung pada 5 Oktober 2014

13 Hasil Riset di UPT LLAJ Tulungagung pada 5 Oktober 2014

14 Swastha, Basu dan Ibnu Sukotjo, **Pengantar Bisnis Moderen**, Liberty, Yogyakarta, 1991, hlm 125

Setiap mobil barang yang mengangkut barang, wajib ditimbang pada alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Akan tetapi, yang tidak diwajibkan untuk dilakukan penimbangan adalah terhadap mobil barang yang tidak bermuatan dan mobil angkutan barang khusus. Khusus untuk mobil angkutan barang khusus, maka mobil tersebut harus mempunyai ijin angkutan khusus yang diberikan oleh pejabat yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan.

Setelah prosedur membandingkan kegiatan y ang dilakkan dengan standar telah dilaksanakan, maka kembali pada langkah ketiga yakni melakukan tindakan koreksi . Langkah ke-3 ini dilakukan dengan tujuan untuk memperbaiki serta menyempurnakan segala hal yang sesuai dengan rencana standarnya. maka kembali pada langkah pengawasan yang ketiga sesuai dengan menggunakan skema 1.3 tentang proses pengawasan.

Dalam mengadakan pengawasan dengan melakukan langkah-langkah di atas maka perlu terlebih dahulu mencari informasi yang dibutuhkan. Informasi yang dibutuhkan tersebut meliputi informasi tentang kemajuan yang telah dicapai, informasi tentang adanya penyimpangan, dan lain sebagainya. Informasi tersebut akan diperoleh setelah kegiatan-kegiatan sudah dilakukan. Sedangkan kegiatan itu sendiri memproses input yang berupa sumber-sumber ekonomi atau faktor-faktor produksi, dan melaksanakan suatu rencana yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Dalam penelitian ini merupakan suatu penelitian dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan J alan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum dan masyarakat.[15]

---

[15] Hasil Riset Di UPT LLAJ Tulungagung 2 Oktober 2014

3. Komunikasi

Untuk menjamin implementasi dapat berjalan dengan lancar, sebelum kegiatan penyampaian berbagai keluaran kebijakan dilakukan kepada kelompok sasaran. Tujuan pemberian informasi ini adalah agar kelompok sasaran memahami kebijakan yang akan diimplementasikan sehingga mereka tidak hanya akan menerima berbagai program yang diinisiasi oleh pemerintah akan tetapi berpartisipasi aktif dalam upaya untuk mewujudkan tujuan-tujuan kebijakan.

Meskipun sosialisasi merupakan tahapan yang penting dalam implementasi suatu kebijkan, namun kegiatan sosialisasi sayangnya masih menyandarkan diri pada cara pandang yang pasif terhadap masyarakat. Sosialisasi diartikan sebagai upaya untuk membuat masyarakat tahu dan sadar bahwa ada suatu kebijakan yang akan diimplementasikan dan konsekuensi dari implementasi tersebut dapat berdampak positif (menghasilkan manfaat bagi suatu kelompok) akan tetapi bisa juga berdampak negative bagi kelompok yang lain.

Masyarakat disekitar juga dapat dikatakan sebagai kontrol sosial terhadap berjalan atau tidaknya kebijakan tersebut. Oleh karenanya peran masyarakat sangat diperlukan dalam mengawal jalannya suatu kebijakan .[31] Karena, dengan masyarakat mengetahui Perda tersebut maka tentunya akan membantu UPT LLAJ Tulungagung dalam melakukan pengawasan dan pengendalian pada kelebihan muatan angkutan barang.

Selaku Kepala UPT LLAJ Tulungagung menjelaskan bahwa sosialisasi tentang Perda Jawa Timur tersebut dilakukan dengan cara mengundang pengusaha yang menggunakan angkutan barang sebagai alat angkutnya untuk melakukan rapat sosialisasi ini.

Sedangkan sosialisasi yang dilakukan kepada masyarkat setempat dan sopir angkutan barang dengan cara membagikan selebaran terkait perda tersebut.

Namun pernyataan tersebut sedikit berbeda yang muncul dari kalangan masyarakat, yang tidak menegetahui adanya Pasal 14 Peraturan Daerah Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 , akan tetapi yang mereka lihat masih banyak terdapat mobil barang yang melintas di jembatan timbang dengan muatan yang berjumlah banyak.[16]

B. Hambatan dalam implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung.

Masalah pengendalian kelebihan muatan pada angkutan barang adalah masalah yang menyangkut tentang pelayanan publik pada masyarakat . Selain itu juga merupakan tugas dan wewenang dari lembaga pemerintahan ataupun lembaga swasta dan pihak instansi.

Definisi dari pengendalian sendiri adalah proses untuk menjamin (memastikan) bahwa perilaku dan kinerja sesuai dengan standar-standar institusi, termasuk peraturan, prosedur dan sasaran. Hambatan yang dihadapi UPT LLAJ Tulungagung pada dasarnya dapat dikatagorikan sebagai hambatan intern dan ekstern.

1. Hambatan Intern

Rendahnya Sumber Daya Manusia (SDM) petugas, khususnya dalam memahami perundangan yang berkaitan dengan tugas pokok operasional, sehingga berpengaruh

[16] Hasil wawancara dengan masyarakat pada 1 Oktober 2014

terhadap kemampuannya untuk secara mandiri mampu menyelesaikan permasalahan yang timbul.[17]

Struktur usia petugas operasional rata-rata sudah diatas 40 tahun sehingga kurang dapat maksimal dalam melaksanakan tugas serta kondisi fisik yang kurang prima dan sarana mobilitas yang kurang memadai, kendaraan operasional yang ada dipandang kurang layak karena relatif telah tua.[18]

2. Hambatan Ekstern

Hambatan Ekstern yang terdapat di UPT LLAJ Tulungagung dikarenakan Pesatnya kemajuan teknologi *otomotive* , menurunnya kualitas koordinasi dengan instansi terkait kewenangan di jalan dan kurangnya maksimalnya *on-line* komputerisasi jembatan timbang.[19]

Daya angkut kendaraan yang *overload* tersebut membawa dampak negatif pada infrastruktur jalan. Kepala dinas pekerja umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur, mengungkapkan kendaraan yang overload menjadi salah satu penyebab terjadinya kerusakan jalan selain faktor resapan air dan faktor tanah. Desain jalan di Jawa Timur rata-rata memiliki Muatan Sumbu terberat sepuluh ton. Jika angkutan memuat barang hingga lebih dari 10 ton, maka usia perawatan jalan akan lebih cepat, atau jalan akan cepat rusak. Pendeknya usia jalan juga berdampak pada nominal anggaran untuk perawatan jalan yang setiap tahunnya mengalami kenaikan 10%.

---

17 Hasil Riset di UPT LLAJ Tulungagung pada 2 Oktober 2014

18 Hasil Riset di UPT LLAJ Tulungagung pada 2 Oktober 2014

19 Hasil Riset di UPT LLAJ Tulungagung pada 2 Oktober 2014

Solusi yang dialkukan oleh UPT LLAJ Tulungagung kususnya Jembatan Timbang Pojok Tulungagung untuk menyikapi hal tersebut, maka diberikan pelanggaran sanksi administrasi berupa denda maka diberikan pelanggaran sanksi administrasi berupa denda, denda tersebut adalah :

1. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan Pertama ditetapkan sebagai berikut :
   a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 10.000,00 (sepuluh ribu rupiah) ;
   b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 20.000,00 (dua puluh ribu rupiah) ;
2. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan kedua ditetapkan:
   a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 30.000,- (tiga puluh ribu rupiah);
   b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);
3. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan III ditetapkan:
   a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 40.000,- (empat puluh ribu rupiah);
   b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);
4. Besarnya pengenaan sanksi denda untuk kendaraan golongan IV ditetapkan :
   a. Pelanggaran tingkat I sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah);
   b. Pelanggaran tingkat II sebesar Rp. 60.000,- (enam puluh ribu rupiah).[20]

Dalam pelanggaran tersebut, terdapat aturan dalam pengenaan sanksi denda terhadap angkutan barang yaitu :

20 Pasal 19 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang

1) Sanksi denda yang diberikan, dikenakan satu kali pada penimbangan pertama dan untuk 1 (satu) kali perjalanan dalam wilayah Provinsi Jawa Timur, kecuali ditemukan penambahan muatan saat penimbangan kendaraan bermotor pada unit penimbangan berikutnya.
2) Pembayaran sanksi denda sebagaimana dimaksud dibayar secara tunai dan diberikan tanda bukti pembayaran.
3) Apabila dalam penimbangan berikutnya terdapat selisih berat muatan maka denda dibayar dengan jumlah yang telah ditentukan oleh operator sesuai dengan Peraturan Daerah yang telah ditetapkan.
4) Pengusaha dan/atau pemilik dan/atau pengemudi mobil barang yang melakukan pelanggaran yang tidak bisa memenuhi sanksi denda, maka buku uji dapat dijadikan jaminan.
5) Pengemudi dan /atau perusahaan angkutan umum barang yang melakukan pelanggaran tidak dapat memberikan jaminan sebagai jaminan kendaraan bersangkutan tidak boleh melanjutkan perjalanan sampai dengan sanksi denda dibayar.
6) Jaminan yang berupa buku uji atau jaminan kendaraan akan dikembalikan tanpa syarat apabila kewajiban memenuhi sanksi denda telah dipenuhi.[21]

Sanksi denda dikenakan 1 (satu) kali pada penimbangan pertama untuk satu kali perjalanan dalam wilayah Daerah. Kecuali pada alat penimbangan berikutnya ditemukan penambahan muatan saat penimbangan kendaraan bermotor. Pembayaran sanksi denda dibayar secara tunai/lunas dan diberikan tanda bukti pembayaran. Apabila dalam penimbangan

21 Pasal 22 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang

berikutnya terdapat selisih berat dikenakan sanksi sesuai dengan jenis pelanggaran. Pengemudi atau perusahaan angkutan umum yang melakukan pelanggaran tidak bisa memenuhi sanksi denda. Maka Surat Tanda Nomor Kendaraan dan/atau Surat Tanda Uji Kendaraan Bermotor, dan / atau Surat Izin Mengemudi dapat dijadikan jaminan. Apabila pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum yang melakukan pelanggaran tidak dapat menunjukkan surat-surat kendaraan yang sah, maka sebagai jaminan dapat dilakukan penyitaan terhadap kendaraan yang digunakan untuk mengangkut barang. Pelaksanaan penyitaan dilakukan bersama dengan petugas Kepolisian.

Selain denda sanksi, juga terdapat penegakan hukum yang dilakukan oleh penyidik UPT LLAJ Tulungagung dan petugas kepolisian yaitu apabila berat muatan *overload* maka pelanggar akan dikenai sanksi tilang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun proses pengiriman berita acara akan disertai pula pengantar atau laporan melalui pihak kepolisian, kejaksaan, dan pihak pengadilan.[22]

Pelanggaran lebih muatan tersebut bila sudah diambil tindakan atau tilang di jembatan timbang, sebagai jaminannya adalah STUK atau KIR dan jika tidak terdapat STNK, maka SIM yang bersangkutan akan ditilang. Semua tindakan ini didasarkan pada Undang-Undang Lalu Lintas No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan .

22 Hasil wawancara dengan kasi WASDAL pada 20 Desember 2014

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari pembahasan diatas, penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Implementasi dari Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 tentang pengendalian kelebihan muatan angkutan barang di UPT LLAJ Tulungagung yaitu :

a. Melakukan pengendalian,dalam melakukan pengendalian pada umumnya terdiri dari tiga langkah, yaitu pertama mengukur kinerja yang sebenarnya. Kedua, membandingkan kinerja sebenarnya dengan standar. Dan ketiga, mengambil tindakan manajerial untuk memperbaiki penyimpangan atau standar yang memadai.

b. Melakukan pengawasan yang merupakan kegiatan mengawasi, memeriksa dan mengambil tindakan terhadap pelanggaran pengoprasian angkutan barang. Pengawsan juga merupakan upaya UPT LLAJ Tulungagung untuk melakukan kegiatan pengawasan terhadap pengendalian muatan.

c. Melakukan komunikasi dengan bersosialisasi kepada pengusaha yang menggunakan mobil barang, pengemudi angkutan barang dan masyarakat umum.

d. Hasil implementasi dari Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 dengan penerapan yang dilakukan melakukan pengendalian , pengawasan, dan komunikasi masih banyak yang melakukan pelanggaran dengan membawa muatan barang lebih dari 15% dari JBI (Jumlah Berat yang Diijinkan), sehingga penerapan tersebut masih belum berjalan dengan baik atau

belum sesuai dengan perundangan yang telah ditetap kan pada Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 tentang pengendalian kelebihan muatan angkutan barang.

2. Hambatan dan upaya dalam implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung adalah :

a. Rendahnya Sumber Daya Manusia (SDM) petugas, khususnya dalam memahami perundangan yang berkaitan dengan tugas pokok operasional, sehingga berpengaruh terhadap kemampuannya untuk secara mandiri mampu menyelesaikan permasalahan yang timbul;

b. Struktur usia petugas operasional rata-rata sudah diatas 40 tahun sehingga kurang dapat maksimal dalam melaksanakan tugas serta kondisi fisik yang kurang prima;

c. Sarana mobilitas yang kurang memadai, kendaraan operasional yang ada dipandang kurang layak karena relatif telah tua.

d. Pesatnya kemajuan teknologi *otomotive;*

e. Menurunnya kualitas koordinasi dengan instansi terkait kewenangan di jalan;

f. Kurang maksimalnya *on-line* komputerisasi jembatan timbang.

g. Masih terjadi kecelakaan lalu lintas akibat kelebihan muatan pada angkutan barang;

h. Banyak terdapat jalan yang rusak atau lubang akibat kelebihan muatan pada angkutan barang;

Solusi yang dilakukan oleh UPT LLAJ Tulungagung adalah

1. Memberikan sanksi administrasi berupa denda sesuai dengan pelanggaran golongan I, golongan II, golongan III, dan golongan IV;
2. Diberikan sanksi hukum berupa tilang, apabila pengemudi angkutan barang membawa barang *overload,* sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan lalulintas atau mobil barang yang saat mengendarai salah jalur.

B. Saran

Dari pembahasan serta kesimpulan yang telah dipaparkan diatas, saran yang dapat penulis sampaikan adalah:

1. UPT LLAJ Tulungagung merupakan pelayanan publik yang juga mendapatkan perhatian utama, mengingat masyarakat sekarang sudah semakin kritis dalam melihat kinerja instansi pemerintah dan diharapkan UPT LLAJ Tulungagung dapat mewujudkan pelayanan publik yang baik sebagaimana diamanatkan oleh ketentuan yang berlaku;
2. Melakukan sosialisasi yang lebih intensif kepada pengusaha dan pengguna mobil barang tentang pemberlakuan Pasal 14 Peraturan Daerah Jawa Timur Nomor 4 tentang pengendalian kelebihan muatan angkutan barang. Selain itu masyarakat juga harus diberi sosialisasi tentang pemberlakuan Peraturan Daerah tersebut agar ikut serta mendukung tentang adanya pengendalian kelebihan muatan angkutan barang;
3. Harus dapat memberikan sanksi yang tegas terhadap muatan angkutan barang yang melakukan pelanggaran;

4. Sebaiknya UPT LLAJ Tulungagung memberikan apresiasi positif berupa imbalan dan lain sebagainya terhadap para pengusaha atau pihak-pihak berkepentingan langsung dengan pengangkutan muatan yang memiliki catatan baik dalam hal pelanggaran kelebihan muatan, sehingga mereka akan terdorong untuk mengikuti standar yang telah ditentukan dengan lebih baik dan emotif.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

Amirullah dan Rindiyah Hanafi, *Pengantar Manajemen,* Graha Ilmu, Yogyakarta, 2002

B.Suryo Manggolo, AMd,S.Sos,MM, *Buku Memori Serah Terima Kepala UPT LLAJ Tulungagung,* Tulungagung, 2011

Erwan Agus Purwanto, Ph.D dan Dyah Ratih Sulistyastuti, M.Si, *Implementasi Kebijkan Publik Konsep dan Aplikasinya Di Indonesia,* Gava Media, Yogyakarta, 2012

P.Joko Subagyo, S.H, *Metode Penelitian Dalam Teori dan Praktek,* Rineke Cipta, Jakarta, 1997

Swastha, Basu dan Ibnu Sukotjo W, *Pengantar Bisnis Modern.* Liberty.Yogyakarta. 1991

Irfan Riswandi, *Implementasi Peraturan Bupati (PERBUP) NOMOR 8 TAHUN 2007 Tentang Pengaturan Mobil Barang Masuk Ke Wilayah Kabupaten Pandeglang, Serang*, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Sultan Ageng Titayasa, 2012

Subarsono,AG.2005.*Analisis Kebijakan Publik : Konsep,Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar

Transportasi Jawa Timur, *Dinas Perhubungan Dan LLAJ Provinsi Jawa Timur, Jembatan Timbang Jawa Timur Berbenah*, edisi kedua, CV.Elang Persada, Surabaya 2012

Perundang-undangan

"Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012, Tentang : Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang Di Jembatan Timbang"

Data Internet

Darwin Kadarisman,2013, Pengendalian Salah Satu Fungsi Manajemen Yang Penting www.slideshare.net/darkarisman/pengendalian, diakses September 2014