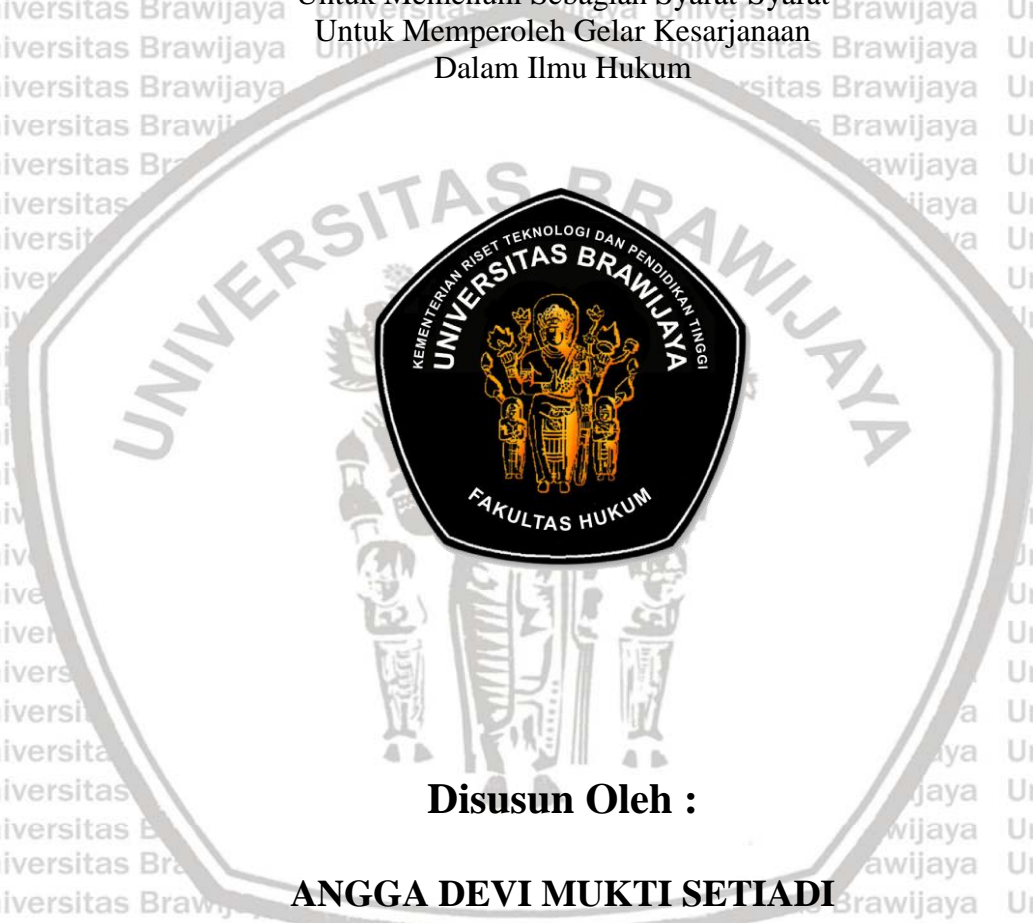


**IMPLEMENTASI PASAL 14 PERATURAN DAERAH  
PROVINSI JAWA TIMUR NOMOR 4 TAHUN 2012  
TENTANG PEMBERIAN SANKSI ADMINISTRASI  
TERHADAP KENDARAAN YANG KELEBIHAN  
MUATAN DI JEMBATAN TIMBANG  
( Studi Di UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung )**

**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**



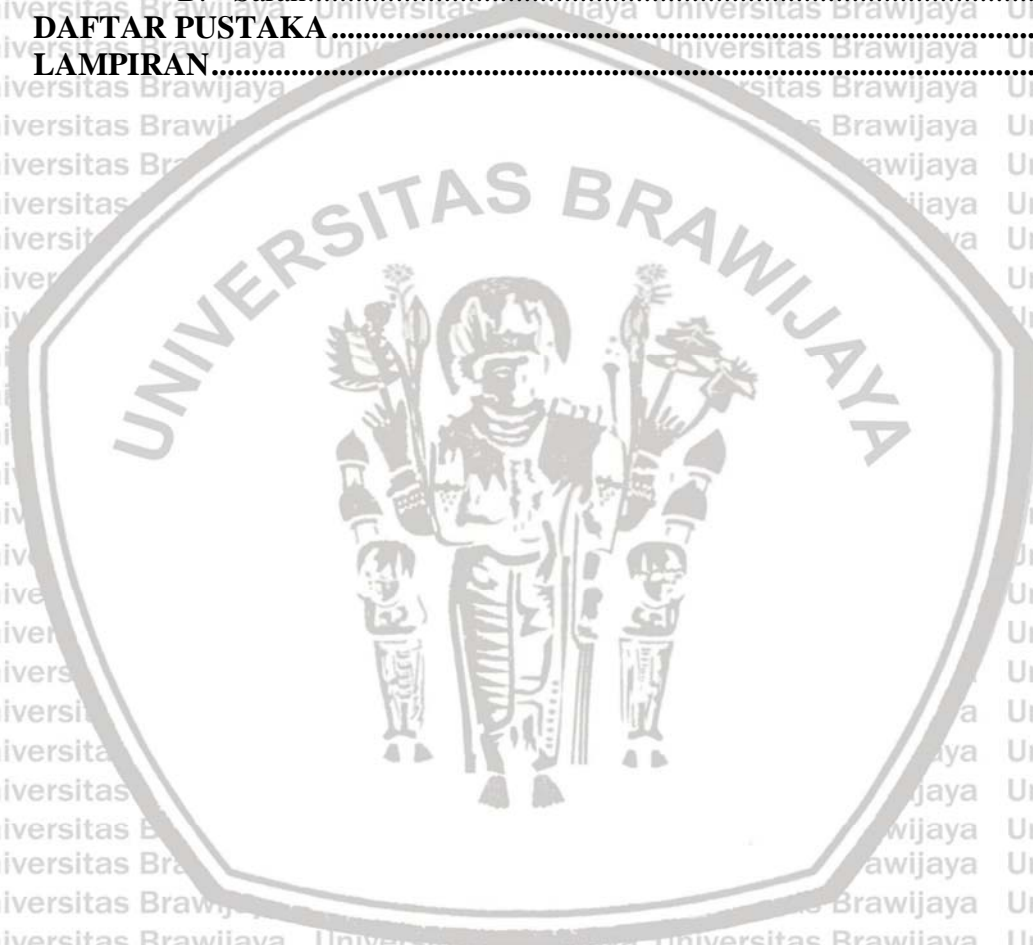


## DAFTAR ISI

<b>LEMBAR PERSETUJUAN</b>	
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b>	
<b>PERNYATAAN</b>	
<b>KATA PENGANTAR</b>	
<b>DAFTAR ISI</b>	
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	
<b>ABSTRAK</b>	
<b>ABSTRACT</b>	
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	<b>1</b>
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
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	<b>8</b>
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. Fungsi dan Kewenangan Jembatan Timbang	
1. <i>Planning</i>	19
2. <i>Organizing</i>	19
3. <i>Actuating</i>	20
4. <i>Controlling</i>	20
C. Jenis-jenis Kendaraan Wajib Timbang	25
D. Tata Cara Penimbangan dan Perhitungan Berat Muatan	26
E. Sanksi Kelebihan Muatan	28
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b>	<b>31</b>
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
<b>BAB IV HASIL PEMBAHASAN</b>	<b>36</b>
1. Gambaran Umum UPT LLAJ Tulungagung	36
A. Implementasi 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
<b>BAB V PENUTUP</b> .....	<b>51</b>
A. Kesimpulan .....	51
B. Saran .....	53
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	<b>55</b>
<b>LAMPIRAN</b> .....	<b>57</b>





## 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<sup>1</sup>.

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

<sup>1</sup> 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 pelaporan atau 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 operasional yaitu di Jembatan Timbang Pojok Tulungagung. Menurut data jumlah kendaraan yang diperiksa di Unit Pelaksana Teknis Lalulintas dan Angkutan Jalan Tulungagung khususnya

Jembatan Timbang Pojok Tulungagung adalah 115.767. Jumlah tersebut dapat dikategorikan jumlah yang cukup besar, dikarenakan hilir mudik angkutan darat yang melalui jalan sangatlah tinggi baik yang hanya sekedar melintasi kota atau ke luar daerah.<sup>2</sup>

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 khususnya 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.

<sup>2</sup> 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) dikategorikan 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 tingkat I 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 pelaksanaan 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 carrying out ( 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 implemtasi 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.<sup>1</sup>

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.<sup>2</sup>

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.<sup>3</sup> 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 direalisasikan 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”.<sup>4</sup>

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,

<sup>4</sup> 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

“Implementasi adalah suatu tindakan atau pelaksanaan dari sebuah rencana yang sudah disusun secara matang dan terperinci. Implementasi biasanya dilakukan setelah perencanaan 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 implementasi”.
- 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”<sup>5</sup>

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

<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup>

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

<sup>6</sup> 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 berpartisipasi 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.<sup>7</sup>

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 groups), 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 kelompok pemilih dapat memiliki kemampuan untuk mempengaruhi badan-badan

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



pelaksana secara tidak langsung melalui kritik yang dipublikasikan 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 merealisasikan 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 direalisasikan. 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 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 struktur 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.<sup>8</sup>

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 dioperasikan 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

<sup>8</sup> 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

fungsi jembatan timbang dapat diuraikan 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 diperlukan bila pelaksanaan 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.<sup>9</sup>

Pengendalian Muatan Angkutan Barang dilaksanakan dengan tujuan sebagai berikut :

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

<sup>9</sup> 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 peruntukannya;

f. Pemuatan;

g. Penggunaan;

h. Penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau

i. Penempelan kendaraan bermotor.<sup>10</sup>

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

<sup>10</sup> 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.<sup>11</sup>

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.

<sup>11</sup> 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 JBI 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.<sup>12</sup>

#### 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 :

<sup>12</sup> 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;











































































