

**OVERDIMENSI DAN OVERLOADING LALU LINTAS
KENDARAAN ANGKUTAN BARANG MELALUI SUATU UJI
PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI MACCOPA
KABUPATEN MAROS**

*OVERDIMENSION AND OVERLOADING TRAFFIC OF
CARGO TRANSPORT VEHICLES TROUGH A MOTORIZED
VEHICLE WEIGHING TEST IN MACCOPA OF MAROS
REGENCY*

HASBUDI SAMAD

P092171002



**SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2019**

**OVERDIMENSI DAN OVERLOADING LALU LINTAS
KENDARAAN ANGKUTAN BARANG MELALUI SUATU UJI
PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI MACCOPA
KABUPATEN MAROS**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Teknik Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

**HASBUDI SAMAD
P092171002**

Kepada

**SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2019**



TESIS

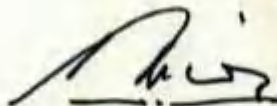
OVERDIMENSI DAN OVERLOADING LALU LINTAS KENDARAAN ANGKUTAN BARANG MELALUI SUATU UJI PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI MACCOPA KABUPATEN MAROS

Disusun dan diajukan oleh

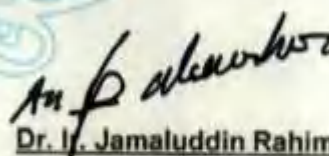
HASBUDI SAMAD
Nomor Pokok P092171002

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis
pada tanggal 06 Mei 2019
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui
Komisi Penasehat,

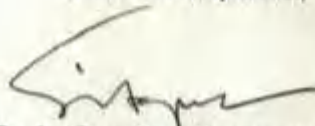


Prof. Dr. -Ing. M. Yamin Jinca, MSTR
Ketua



Dr. Ir. Jamaluddin Rahim, MSTR
Anggota

Ketua Program Studi
Teknik Transportasi,



Dr. Ir. Ganding Sitepu, Dipl. Ing



Dekan Sekolah Pascasarjana
Universitas Hasanuddin,

Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc



PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Hasbudi Samad**

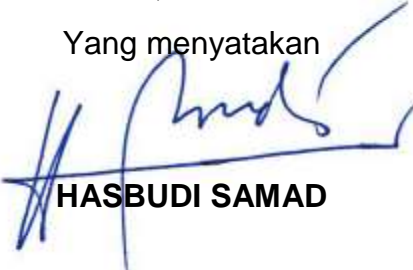
Nomor Mahasiswa : **P092171002**

Program studi : **Teknik Transportasi**

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 6 Mei 2019

Yang menyatakan



HASBUDI SAMAD



PRAKATA

Bismillah, alhamdulillah rabbil alamin, puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, pemilik semesta yang telah menganugerahi limpahan berkah, rahmat dan hidayah-Nya atas selesainya tesis ini.

Penulisan tesis ini didasarkan pada pengoperasian Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) pada Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat hasil peralihan kewenangan Pemerintah Daerah Provinsi yang belum berfungsi optimal sebagai alat pengawasan, pencatatan dan penindakan terhadap pelanggaran *overdimensi* dan *overloading*.

Kendala dan tantangan dapat penulis hadapi berkat bantuan berbagai pihak sehingga tesis ini dapat terselesaikan tepat waktu. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih tulus dan penghargaan setinggi-tingginya kepada :

1. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang telah memberikan kesempatan tugas belajar mengikuti pendidikan magister;
2. Prof.Dr.Ir. Jamaluddin Jompa, Msc., Dekan Sekolah Pascasarjana dan Dr.Ir. Ganding Sitepu, Dipl.Ing, Ketua Program Studi Teknik

Transportasi beserta civitas akademika lainnya yang telah memberikan bantuan dan dukungan dalam penyelesaian studi ini.



3. Prof. Dr-Ing. M. Yamin Jinca, MSTR., sebagai ketua komisi penasehat dan *alm.* Dr.Ir. Jamaluddin Rahim, MSTR sebagai anggota komisi penasehat yang berkenan meluangkan waktu membantu, membimbing dan mengarahkan penulisan tesis ini;
4. Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA, Dr. Ir. Sumarni Hamid, MT., Dr.Dr.Ir. Esther Sanda Manapa, MT., masing-masing sebagai komisi Penguji yang telah memberikan masukan dan perbaikan tesis ini;
5. Keluarga besar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang selalu mendukung dan menyediakan data dalam penelitian ini, terutama Bapak Hindro Surahmat, Bapak Risal Wasal, Bapak Dadan M Ramdan, Bapak Ady Pracoyo, Bapak Benny Nurdin Yusuf, Bapak Marwanto Heru Santoso, Bapak Putu Sumarjaya, Bapak Bapak Jekki Hendri, Bapak Sonda, dinda Reza Halim, dinda Rasman Rasyid, serta semua yang telah membantu penyelesaian tesis ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu;
6. Orang tua kami H. Abdul Samad, *almh* Hj. Sitti Hawa, *alm.* Muhdar Mappiare, *almh.* Rosnaini, nenek Tija dan seluruh keluarga atas dukungan, doa dan motivasinya;
7. Istri tercinta Mardiana M., S.S dan Ananda tersayang M. Yusril NAF, Sausan Kamilah, Muftiyah Hannan dan M. Hanif Muyassar atas semua pengorbanan, semangat dan cinta kasih sehingga penulis dapat selesai

waktu;



8. Para dosen program studi teknik perencanaan transportasi yang telah memperkaya khasanah pengetahuan penulis;
9. Sahabat MTPT 2017 atas segala bantuan dan kebersamaannya, dan saudaraku Firman S.S yang senantiasa membantu semua penyelesaian studi ini.
10. Semua pihak yang telah membantu dan memotivasi penulis hingga selesainya tesis ini.

Penulis menyadari bahwa tesis ini masih memiliki kekurangan dan keterbatasan. Segala kritik, saran dan masukan konstruktif dari berbagai pihak sangat diharapkan demi penyempurnaan tesis ini. Semoga hasil studi ini bermanfaat bagi kita semua.

Makassar, 6 Mei 2019

HASBUDI SAMAD



ABSTRAK

HASBUDI SAMAD, *Overdimensi* dan *Overloading* Lalu Lintas Kendaraan Angkutan Barang Melalui Suatu Uji Penimbangan Kendaraan Bermotor di Maccopa Kabupaten Maros (dibimbing oleh M. Yamin Jinca dan Jamaluddin Rahim).

UPPKB Maccopa Kabupaten Maros Provinsi Sulawesi Selatan adalah unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor sebagai alat pengawasan terhadap pelanggaran dimensi dan berat kendaraan yang dizinkan, bertujuan untuk keselamatan dan pengamanan beban konstruksi jalan. Penelitian ini menganalisis peran dan fungsi operasional UPPKB terhadap karakteristik pergerakan lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melalui UPPKB Maccopa dan menganalisis pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* serta upaya penanganannya. Metode penelitian yang digunakan tergolong deskriptif kualitatif komparatif dan deskriptif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa peran dan fungsi UPPKB Maccopa belum optimal dalam melakukan pengawasan, pencatatan dan penindakan pelanggaran angkutan barang. Fasilitas operasional masih jauh dan standar operasional seperti kurangnya ruang parkir, belum terdapat lapangan penindakan dan jalan sirkulasi, kurangnya kapasitas dan kompetensi Sumber Daya Manusia khususnya PPNS, Penguji dan penguasaan teknologi informasi serta manajemen operasi belum tertata dengan baik. Pelanggaran *overdimensi* sebesar 56,7% dan *overloading* sebesar 64,63%, mayoritas dilakukan kendaraan golongan IV.

Kata kunci: Sadar aturan, pelanggaran, *overdimensi*, dan *overloading*



ABSTRACT

HASBUDI SAMAD, *Overdimension and Overloading Traffic of Cargo Transport Vehicles Through a Motorized Vehicle Weighing Test in Maccopa of Maros Regency* (supervised by M. Yamin Jinca and Jamaluddin Rahim).

UPPKB Maccopa, Maros Regency, South Sulawesi Province is the implementing unit for weighing motorized vehicles as a monitoring tool for violations of dimensions and weight of permitted vehicles. It aims to safety and security of road construction loads. This study analyzes the role and operational functions of UPPKB on the characteristics of the movement of cargo transport traffic detected through the UPPKB Maccopa and analyze violations of over dimension and overloading and its handling efforts. The research method used is descriptive qualitative comparative and qualitative descriptive. The results of the study showed that the roles and functions of the UPPKB Maccopa were not optimal in carrying out supervision, recording and prosecuting violations of cargo transportation. Operational facilities are still far away and operational standards such as the lack of parking spaces, there are still law enforcement and circulation roads, lack of capacity and competence of Human Resources, especially CSI, Examiners and mastery of information technology, operations management has not been well organized. Over dimension violations amounted to 56.7%, and overloading was 64.63%, the majority of which were carried out in class IV vehicles.

Keywords: *Conscious rules, violations, over dimension, overloading*



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMBUT	
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN TESIS.....	iii
PRAKATA.....	iv
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN.....	xv
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Ruang Lingkup Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan.....	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Lalu Lintas Angkutan Jalan	8
Barang.....	9
Prasarana	11
Sarana.....	12



B. Angkutan Barang	16
1. Penetapan Daya Angkut	17
2. Permasalahan Umum Lalu Lintas Angkutan Barang	18
3. Kelebihan Dimensi dan Kelebihan Muatan.....	20
C. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor	21
1. Tugas, Fungsi dan Tipe UPPKB	21
2. Spesifikasi, Sistem Informasi dan Fasilitas Penunjang.....	22
3. Sumber Daya Manusia.....	26
4. Manajemen Operasi Penimbangan Kendaraan Bermotor .	31
5. Kendaraan Wajib Timbang.....	38
6. Penindakan Pelanggaran dan Sanksi	40
D. Penelitian Terdahulu	44
E. Kerangka Konsep Penelitian	46
III. METODE PENELITIAN	47
A. Jenis dan Pendekatan Penelitian	47
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	47
C. Pengumpulan Data dan Analisis Data	50
D. Definisi Operasional	53
E. Matriks Penelitian	55
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN.....	56
A. Peran dan Fungsi UPPKB.....	56



Kepastian Pelayanan, Spesifikasi dan Sistem Informasi dan SOP	58
---	----

2. Keselamatan, Keamanan dan Keamanan Pelayanan	64
3. Ketepatan Waktu dan Biaya Pelayanan.....	70
4. Jumlah dan Kualifikasi SDM	72
B. Karakteristik Lalu Lintas Angkutan Barang	77
1. Jenis Komoditi	77
2. Asal dan Tujuan	82
3. Golongan Kendaraan.....	85
C. Pelanggaran ODOL dan Penanganannya	89
1. Pelanggaran <i>Overdimensi</i> (OD).....	89
2. Pelanggaran <i>Overloading</i> (OL)	91
3. Pelanggaran <i>ODOL</i>	96
4. Penanganan Pelanggaran ODOL	101
V. PENUTUP	103
1. Kesimpulan.....	103
2. Saran	104
DAFTAR RUJUKAN	105
Lampiran :	
1. Tabel asal tujuan pergerakan kendaraan	108
2. Tabel asal tujuan (OD) Pergerakan Barang.....	109
3. Jurnal yang telah diterbitkan.....	110



DAFTAR TABEL

Nomor		Halaman
1	Penetapan kelas jalan dan fungsi jalan	12
2	Ketentuan pelayanan operasional UPPKB	32
3	Pola 3 regu dengan jam kerja 8 jam dan 12 jam	36
4	Pola 4 regu dengan jam kerja 8 jam dan 12 jam	37
5	Kebutuhan personel UPPKB	38
6	Angkutan barang wajib timbang	39
7	Matriks penelitian	55
8	Spesifikasi teknis alat penimbangan UPPKB Maccopa	59
9	Prasarana operasional UPPKB Maccopa	66
10	Fasilitas keselamatan dan kesehatan kerja UPPKB Maccopa	69
11	Jumlah muatan angkutan barang	79
12	Muatan berdasarkan golongan angkutan barang	82
13	Asal dan tujuan komoditi/barang	84
14	Golongan kendaraan wajib timbang	87
15	Jumlah kendaraan berdasarkan kelas jalan	89
16	Pelanggaran <i>overdimensi</i> (OD)	90
17	Pelanggaran <i>overdimensi</i> angkutan barang	92
18	Pelanggaran <i>overloading</i> (OL)	94
	Perbandingan ketentuan MST berbagai negara	96
	Pelanggaran OD, OL, dan ODOL	97



DAFTAR GAMBAR

Nomor		Halaman
1	Dimensi utama kendaraan bermotor	14
2	Penetapan daya angkut	18
3	Kerusakan jalan dan kecelakaan akibat <i>overdimensi</i> dan <i>overloading</i>	19
4	Kendaraan <i>overdimensi</i> yang menyebabkan <i>overloading</i>	20
5	Struktur sistem informasi UPPKB	23
6	Standar desain tata letak fasilitas UPPKB ukuran 200 m x 100 m	25
7	Standar desain <i>layout</i> kawasan UPPKB	26
8	Struktur organisasi UPPKB	27
9	Bagan alir standar operasional prosedur UPPKB	33
10	Bagan alir penindakan pelanggaran dimensi kendaraan	40
11	Contoh pelanggaran dimensi kendaraan	41
12	Bagan alir penindakan pelanggaran kelebihan daya angkut/muatan	42
	Kerangka konsep penelitian	46



14	Lokasi penelitian	49
15	Tampak bagian depan dan samping UPPKB Maccopa	58
16	Usulan relokasi alat penimbangan dan jalan sirkulasi	60
17	Angkutan barang <i>overdimensi</i> yang telah di tandai	62
18	Angkutan barang <i>overloading</i>	63
19	Denah UPPKB Maccopa	65
20	Bagan struktur organisasi UPPKB Maccopa	73
21	Usulan penerapan jam kerja ideal pada UPPKB Maccopa	75
22	Diagram jumlah muatan berdasarkan jenis komoditi	80
23	Jumlah muatan berdasarkan golongan kendaraan	81
24	Diagram jumlah muatan berdasarkan asal komoditi	82
25	Diagram jumlah muatan berdasarkan tujuan komoditi	83
26	Diagram jumlah golongan kendaraan	88
27	Diagram jenis pelanggaran <i>overdimensi</i> (OD) berdasarkan golongan kendaraan	91
28	Diagram Jenis Pelanggaran <i>overdimensi</i> (OD) berdasarkan dimensi	92
29	Akibat pelanggaran <i>overloading</i> (OD)	93
30	Diagram pelanggaran <i>overdimensi</i> (OD)	94
31	Diagram hubungan biaya pembangunan jalan vs MST	95
	Diagram pelanggaran ODOL	97



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Biaya transportasi darat merupakan komponen terbesar biaya logistik di Indonesia yaitu sebesar 66,8%, sisanya merupakan biaya administrasi dan ongkos penanganan persediaan, biaya bongkar muat, parkir hingga pungutan liar. Bank Dunia merilis *Logistic Performance Index (LPI)* tahun 2018 pada 160 negara dunia menempatkan Indonesia di urutan 46 dari 160 negara dalam Global Indeks Kinerja Logistik. Rosyid (2018) melaporkan bahwa meskipun mengalami kenaikan, peringkat Indonesia diantara negara-negara ASEAN justru turun dari peringkat 4 menjadi peringkat 5. Keadaan ini menjadi ancaman besar dalam kedaulatan logistik dan daya saing nasional, mengingat jaringan logistik terintegrasi antarnegara ASEAN sudah diberlakukan pada tahun 2015 dan di tahun 2020 akan masuk jaringan logistik global (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2017).

Di Indonesia, kondisi prasarana jalan yang buruk menghambat perkembangan industri angkutan barang dan membatasi kemampuan pemilik usaha kecil mencapai target pasar yang menguntungkan, juga

hambat kegiatan perdagangan antar wilayah maupun upaya integrasi wilayah-wilayah terbelakang dengan pusat pasar komoditas.



Prasarana jalan yang buruk di sebabkan dua hal utama yaitu rendahnya kualitas jalan dan muatan berlebih angkutan barang.

Muatan lebih angkutan barang merupakan komplikasi dari berbagai macam masalah, seperti belum optimalnya jaringan lintas angkutan barang, perletakan lokasi unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB) tidak strategis, jumlah dan kualifikasi sumber daya manusia (SDM) belum memadai dan manajemen operasional UPPKB yang lemah. Berbagai permasalahan dimaksud tidak dapat diselesaikan oleh satu pihak manapun, bahkan oleh Pemerintah saja, padahal menciptakan sistem transportasi yang efisien dan handal diperlukan pengendalian dan pengawasan Pemerintah (*Atiya et al.* 2014:663). Pemerintah memiliki peranan kunci dalam pemecahan masalah angkutan barang.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah menyatakan bahwa penetapan lokasi, pengoperasian, perawatan dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada jalan dilakukan oleh Pemerintah, regulasi di atas juga mengamanatkan pengalihan pengelolaan UPPKB dari Pemerintah Daerah Provinsi seluruh Indonesia kepada Pemerintah yang meliputi personel, pendanaan, sarana dan prasarana dan dokumen (P3D). Sebelum dialihkan, UPPKB merupakan salah satu sumber pendapatan asli

(PAD) sehingga fungsi UPPKB sebagai alat pengawasan, dan penindakan pelanggaran dalam rangka meningkatkan



keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan tidak dapat dilaksanakan secara optimal.

Kemajuan teknologi industri menghasilkan angkutan barang yang dapat mengangkut muatan lebih berat daripada sebelumnya, tidak sebanding dengan teknologi peningkatan kualitas jalan, pertimbangan peningkatan efisiensi biaya operasional dan ketatnya persaingan usaha membuat pengusaha angkutan barang berpikir mengubah angkutan barangnya walaupun menyalahi regulasi. Hal ini dilakukan sebagai solusi pemilik angkutan dan barang dalam mengurangi biaya distribusi sehingga harga barang tetap bersaing. Menurut Lookman (2018:2), paradigma kelebihan dimensi kendaraan yang menghasilkan *overloading* daya angkut muatan mulai menjadi kebiasaan setelah reformasi tahun 1998, sehingga saat Pemerintah akan memberlakukan regulasi penanganan pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* secara konsisten. Resistensi pengusaha sangat besar yang dimulai dari isu kenaikan harga barang, inflasi dan efek ekonomi lainnya, padahal tidak pernah dipikirkan dampak sosial dan lingkungan seperti kemacetan lalu lintas, waktu perjalanan bertambah, tingginya biaya distribusi barang maupun kerusakan jalan yang menelan biaya perbaikan sebesar 43 triliun pertahun (Uly, 2018).

Pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi

an, dan kelas jalan melalui sistem pengawasan menggunakan alat
ngan yang dipasang secara tetap, hal ini berarti bahwa seharusnya



semua mobil barang masuk ke UPPKB. Jika terjadi pelanggaran dimensi dan/atau kelebihan muatan, penindakan dilakukan dengan cara menilang, menyita tanda bukti lulus uji serta melarang/menunda pengoperasian kendaraan sampai penyesuaian dimensi kendaraan dan pemindahan/penurunan kelebihan muatan kedalam kendaraan lain dan berdasarkan hasil penimbangan kembali dinyatakan tidak melanggar.

Pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* angkutan barang wajib ditindak oleh Penyidik Pengawai Negeri Sipil, tetapi penindakan pelanggaran belum dapat dilakukan disebabkan terbatasnya kondisi prasarana dan sarana, SDM belum memenuhi kualifikasi dan kecukupan jumlah, sistem informasi belum terbangun dan terintegrasi, waktu pelayanan belum sesuai standar serta manajemen operasi UPPKB yang belum tertata.

B. Rumusan Masalah

Pelaksanaan operasional di UPPKB Maccopa belum berjalan sesuai fungsi dan peran sebagai alat pengawasan, pencatatan dan penindakan dalam rangka meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga keberlangsungan pemeliharaan infrastruktur jalan. Berdasarkan uraian permasalahan kondisi operasional UPPKB di atas, maka dirumuskan

sebagai pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana peran dan fungsi operasional UPPKB Maccopa terhadap pergerakan lalu lintas angkutan barang?



2. Bagaimana lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melalui UPPKB Maccopa?
3. Bagaimana pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* serta upaya penanganannya?

C. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis peran dan fungsi operasional UPPKB Maccopa terhadap pergerakan lalu lintas angkutan barang;
2. Menganalisis lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melalui UPPKB Maccopa;
3. Menganalisis pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* serta upaya penanganannya?

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang hendak di capai dalam penelitian ini adalah :

1. Bagi Pemerintah sebagai pembuat kebijakan

Penelitian ini bermanfaat sebagai bahan masukan bagi Kementerian Perhubungan dan pemangku kepentingan lainnya dalam pengembangan kebijakan penanganan pelanggaran pada UPPKB maupun sebagai bahan evaluasi penerapan kebijakan, khususnya

UPPKB Maccopa Kabupaten Maros;



2. Bagi kalangan akademisi dan masyarakat

Hasil penelitian dapat bermanfaat sebagai referensi bagi pengembangan bidang keilmuan transportasi. Hasil-hasil penelitian diharapkan mampu memberikan sumbangsih terhadap ilmu pengetahuan dan memacu kalangan akademis untuk mengembangkan hasil penelitian yang telah diperoleh;

3. Bagi kalangan pengusaha jasa transportasi angkutan barang maupun pengusaha pemilik barang

Penelitian bermanfaat sebagai dasar melakukan perubahan pola penggunaan golongan kendaraan dan pergerakan barang sesuai kepentingan bisnis tetapi tetap mengikuti kaidah kebijakan pengawasan lalu lintas angkutan barang yang benar.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini berupa ruang lingkup wilayah penelitian dan ruang lingkup pembahasan. Ruang lingkup wilayah dalam penelitian ini yaitu pada lokasi UPPKB Maccopa Kabupaten Maros, yang dikelola Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XIX Provinsi Sulawesi Selatan dan Barat. Lingkup pembahasan difokuskan pada pelaksanaan peran dan fungsi UPPKB, jenis dan jumlah pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* angkutan barang yang terjadi, beserta penanganannya sesuai

sarana dan prasarana, kualifikasi SDM, Waktu Pelayanan dan penen operasi UPPKB.



F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang di gunakan adalah sebagai berikut:

1. Bab I Pendahuluan berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, ruang lingkup serta sistematika penelitian;
2. Bab II Tinjauan Pustaka yang merangkum teori-teori dan regulasi berkaitan penelitian ini, penelitian terdahulu dan kerangka berfikir;
3. Bab III Metode penelitian yang membahas jenis dan pendekatan penelitian, lokasi dan waktu penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, definisi operasional untuk menggambarkan variabel, indikator, cara pengukuran dan teknis analisis yang digunakan;
4. Bab IV Hasil dan Pembahasan, berisi gambaran umum lokasi penelitian, analisis peran dan fungsi operasional UPPKB Maccopa, analisis kondisi lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melewati UPPKB Maccopa berupa jenis komoditi/barang, asal dan tujuan distribusi barang, dan golongan angkutan barang, bentuk pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* serta upaya penanganannya;
5. Bab V Penutup yang memuat kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Lalu Lintas Angkutan Jalan

Lalu lintas (*traffic*) menurut Warpani (2002:1) adalah kegiatan lalu lalang atau gerak kendaraan, orang atau hewan di jalan, perlu diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang menggunakan jalan tersebut. Angkutan (*transport*) adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan sarana kendaraan, yang perlu diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan volume barang maupun orang yang memerlukan angkutan.

Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berikut peraturan pelaksanaannya merupakan landasan hukum pengelolaan lalu lintas angkutan jalan. Menurut Warpani (2002:12), peraturan perundang-undangan dibuat secara berjenjang, aturan yang relatif bersifat “tetap” dan “umum” tertuang dalam undang-undang. Berbagai hal yang mungkin berubah dalam jangka panjang di tuangkan dalam Peraturan Pemerintah. Hal-hal yang berubah sewaktu-waktu sesuai ~~keadaan~~ dan tuntutan masyarakat dituangkan dalam Peraturan Presiden atau Peraturan Menteri atau lebih rendah.



Peraturan pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Menteri dan Peraturan teknis dibawahnya sebagai peraturan pelaksana Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan penelitian ini diantaranya adalah (1). Peraturan Pemerintah nomor 51 tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia dibidang Transportasi; (2) Peraturan Pemerintah nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan; (3) Peraturan pemerintah nomor 80 tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan; (4) Peraturan Pemerintah nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; (5) Peraturan Pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan; dan (6) Peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 134 tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Warpani (1990:4) membagi sistem transportasi menjadi lima unsur pokok, yaitu: 1) manusia yang membutuhkan; 2) barang yang dibutuhkan; 3) kendaraan sebagai alat angkut; 4) jalan sebagai prasarana angkutan; 5) organisasi sebagai pengelola angkutan. Dari kelima unsur sistem transportasi tersebut, yang paling terkait dengan penelitian ini adalah barang, sarana berupa angkutan barang, dan jalan sebagai prasarana angkutan, ketiga unsur tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Barang

Warpani (1990:6) mengelompokkan barang menurut keutuhan dan tahap pengolahan, tahap pengolahan, kesiapan angkut dan cara



pengemasan, ukuran, berat jenis, dan nilai. Secara singkat pembagian barang dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. **Tahap pengolahan**, barang dapat digolongkan sebagai produk awal, produk akhir atau siap pakai, sebagai bahan baku, barang setengah jadi yaitu bahan baku telah diolah tapi perlu pengolahan lagi sebelum barang siap pakai; barang jadi yaitu barang yang siap digunakan sebagai produk akhir.
- b. **Kesiapan angkut**, pengemasan barang untuk diangkut sangat penting dan dibagi menjadi terbuka dan menggunakan kemas;
- c. **Ukuran**, barang atau kemasan barang diukur panjang, lebar, dan tingginya agar mudah diangkut, ukuran barang ditentukan oleh kemampuan kendaraan yang tersedia. Sarana angkutan modern ditandai dengan peningkatan daya angkut untuk melayani paket lebih besar, namun prasarana jalan merupakan kendala utama yang membatasi ukuran kendaraan dan selanjutnya membatasi ukuran barang yang diangkut;
- d. **Berat jenis**, penggunaan sarana angkutan mencapai maksimum apabila seluruh ruang angkut dapat terisi barang dan berat barang yang diangkut mencapai daya angkut kendaraan, hal ini berhubungan dengan berat jenis barang yang diangkut;
- e. **Nilai barang**, menunjukkan besarnya biaya angkut yang harus di bayar,

masuk perlindungan terhadap pencurian/kejahatan. Nilai barang mengandung arti nilai *intrinsik* dan nilai dagang. Nilai *intrinsik* adalah



nilai yang tergantung pada waktu dan tempat, sedangkan nilai dagang adalah nilai pasar atau harga yang terjadi pada suatu waktu dan tempat tertentu.

Jenis barang yang diangkut dapat diklasifikasikan berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No:SK.736/AJ.108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di jalan, dengan pembagian sebagai berikut: a). Minyak dan gas bumi (minyak bumi, kondensat, gas bumi LPG, LNG, produk olahan *crude*, minyak solar, premium, aspal, *naphtha*); b). *General cargo* (metal, furniture, tembakau/rokok, minyak goreng, benang dan tekstil, pakan ternak, makanan/minuman, elektronik, automotif); c). Batu bara; d). Kayu dan olahan primer (kayu lapis dan pulp); e). Beras; f). Minyak kelapa sawit mentah (CPO); g). Pupuk (UREA, ZA, SP-36, NPK); h). Bahan galian tambang (nikel, bauksit, biji besi); i). Biji-bijian lainnya (kakao dan gandum); j). Muatan cair dan bahan kimia (petro kimia hulu); k). Biji-bijian hasil pertanian meliputi kedelai dan jagung; l). Sayur, buah-buahan dan ikan segar (sayur mayur, buah-buahan, daging, ikan); dan m). Jenis barang lainnya.

2. Prasarana

Jaringan prasarana lalu lintas angkutan jalan terdiri dari ruang lalu lintas berupa jalan dan simpul lalu lintas berupa terminal. Jalan adalah

na transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk
n pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu



lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air.

Tabel 1. Penetapan kelas jalan dan fungsi jalan

Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Dimensi Kendaraan Maksimum			Muatan Sumbu Terberat (ton)
		Panjang (m)	Lebar (m)	Tinggi (m)	
Khusus	Arteri	18	2,5	4,2	>10
I	Arteri	18	2,5	4,2	10
	Kolektor	18	2,5	4,2	10
II	Arteri	12	2,5	4,2	8
	Kolektor	12	2,5	4,2	8
	Lokal	12	2,5	4,2	8
	Lingkungan	12	2,5	4,2	8
III	Arteri	9	2,1	3,5	8
	Kolektor	9	2,1	3,5	8
	Lokal	9	2,1	3,5	8
	Lingkungan	9	2,1	3,5	8

Sumber : UU nomor 22 Tahun 2009

Jalan yang dimaksud adalah jalan untuk lalu lintas angkutan umum (UU nomor 38 tahun 2004). Penetapan kelas jalan berdasarkan fungsi, intensitas lalu lintas dan daya dukung menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor dapat dilihat pada Tabel 1.

3. Sarana

Sarana menurut Warpani (2002:9) adalah kendaraan atau moda angkutan yaitu suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus sesuai peruntukannya, yaitu sesuai dengan

an peruntukannya, kendaraan harus laik jalan, dan kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya.

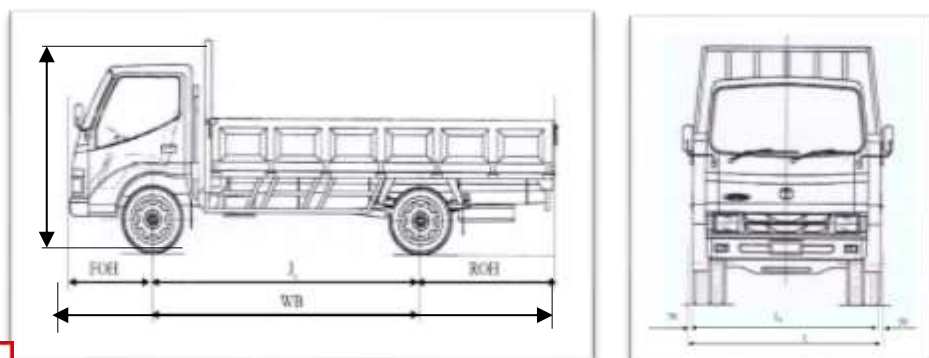


- 1) **Ukuran**, kendaraan bermotor umum barang harus memenuhi persyaratan ukuran sebagai berikut, yang dapat dilihat pada Gambar 1.
- a) *Panjang* tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, 18.000 (delapan belas ribu) milimeter untuk kereta gandengan/kereta tempelan; *Lebar* tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter; *Tinggi* tidak melebihi 4.200 (empat meter dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar kendaraan; *sudut pergi* kendaraan paling sedikit 8° (delapan derajat) diukur dari atas permukaan bidang jalan yang datar;
 - b) Jarak bebas antara bagian permanen paling bawah kendaraan bermotor terhadap permukaan bidang jalan tidak bersentuhan dengan permukaan bidang jalan;
 - c) Panjang bagian kendaraan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang maksimum 62,50% (enam puluh dua koma lima nol persen) dari jarak sumbunya, sedangkan yang menjulur ke depan dari sumbu paling depan maksimum 47,50% (empat puluh tujuh koma lima nol persen) dari jarak sumbunya;
 - d) Jika kendaraan memiliki tinggi keseluruhan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, wajib dilengkapi dengan tanda berupa tulisan yang mudah dilihat pengemudi di dalam ruang pengemudi;
 - e) Ukuran bak muatan terbuka mobil barang disesuaikan dengan konfigurasi sumbu, JBB, JBI dan spesifikasi tipe landasan kendaraan



bermotor, jika tinggi bak muatan terbuka lebih rendah daripada jendela kabin belakang maka harus dipasang teralis;

- f) Panjang, lebar, dan tinggi bak muatan terbuka dan tertutup harus sesuai spesifikasi teknis kendaraan bermotor dan daya angkut;
- g) Jarak antara dinding terluar bagian belakang kabin dengan bak muatan bagian depan paling sedikit 150 (seratus lima puluh) milimeter untuk kendaraan sumbu belakang tunggal dan 200 (dua ratus) milimeter untuk kendaraan bermotor dengan sumbu belakang ganda atau lebih;
- h) Dinding terluar bak muatan bagian belakang tidak melebihi ujung landasan bagian belakang kecuali untuk *dump truck*;
- i) Lebar maksimum bak muatan terbuka tidak melebihi 50 (lima puluh) milimeter dari ban terluar pada sumbu kedua atau sumbu belakang kendaraan untuk kendaraan bermotor sumbu ganda atau lebar kabin ditambah 50 (lima puluh) milimeter pada sisi kiri dan 50 (lima puluh) milimeter pada sisi kanan untuk kendaraan bermotor sumbu tunggal;



Gambar 1. Dimensi utama kendaraan bermotor



- j) Untuk bak muatan tertutup selain memenuhi persyaratan, juga harus memenuhi tinggi diukur dari permukaan tanah paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar kendaraan bermotor.
- 2) *Karoseri*, meliputi kaca, pintu, engsel, tempat duduk, tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor.
 - 3) *Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya*, setiap kendaraan bermotor untuk mengangkut orang atau untuk mengangkut barang.
 - 4) *Pemuatan*, merupakan tata cara untuk memuat orang dan atau barang;
 - 5) *Penggunaan*, mobil barang hanya digunakan untuk mengangkut barang, begitupula mobil penumpang hanya digunakan untuk mengangkut penumpang;
 - 6) *Penggandengan kendaraan bermotor*, yaitu menggandengan kendaraan bermotor dengan kereta gandengan atau bus gandeng, dilakukan menggunakan alat perangkai tertentu;
 - 7) *Penempelan kendaraan bermotor*, dilakukan menggunakan alat perangkai, menggunakan roda kelima yang dilengkapi dengan alat pengunci atau di lengkapi kaki-kaki penopang;
 - 8) *Persyaratan teknis tambahan mobil Barang*, berupa *Perisai kolom*, wajib ditambahkan pada mobil barang yang tinggi ujung landasannya/ bagian

akang/ samping badannya berjarak lebih dari 700 (tujuh ratus) meter diukur dari permukaan jalan, dan/atau sumbu paling belakang



berjarak lebih dari 1.000 (seribu) milimeter, peralatan *hidrolis, pneumatis* atau *mekanis* yang berfungsi menaikkan atau menurunkan roda dari tanah yang disesuaikan dengan beban muatan; dan *alat pengontrol kendaraan*.

B. Angkutan Barang

Angkutan barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang. Karakteristik angkutan barang dipengaruhi oleh jarak tempuh, volume dan berat yang sangat beragam. Setiap jenis barang akan mempengaruhi jenis moda transportasi yang dipakai sehingga setiap jenis barang akan mendapatkan penanganan yang tepat dari sarana angkutan sehingga tujuan transportasi dapat tercapai.

Ortuzar *et al.* (2011:462) membagi beberapa faktor yang mempengaruhi pergerakan barang adalah: 1) *Lokasi*, angkutan barang merupakan permintaan turunan dari proses industri sehingga lokasi sumber bahan mentah dan lokasi pemasaran produk menentukan tingkat pergerakan; 2) *Rentang produk*, produk angkutan yang dibutuhkan dan diproduksi untuk setiap barang, atau segmentasi permintaan perjalanan berdasarkan tipe orang dan tujuan perjalanan, 3) *Faktor fisik*, karakteristik bahan mentah dan produk sangat mempengaruhi cara angkutan dan jenis kendaraan; 4) *Faktor operasional*, akan menentukan saluran distribusi, sebaran geografis dan pilihan penggunaan



moda transportasinya; 5) *Faktor geografis*, angkutan barang berfungsi menaklukkan keadaan alam dalam mendekatkan lokasi produksi dengan kepadatan penduduk sebagai distribusi produk industri; 6) *Faktor dinamik*, perubahan permintaan dan selera konsumen memainkan peran penting pola pergerakan barang; 7) *Faktor harga*, angkutan barang memiliki kecenderungan lebih fleksibel dan kekuatan tawar menawar dalam penentuan harga angkutan.

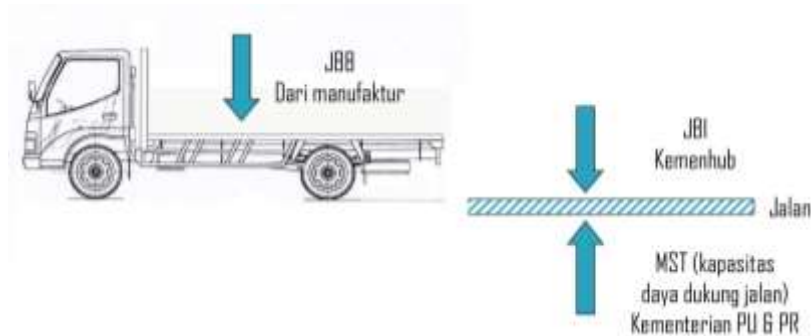
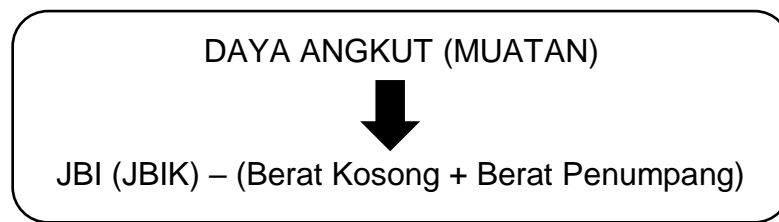
Angkutan barang dapat dibagi tiga yaitu penetapan daya angkut, permasalahan umum lalu lintas angkutan barang, dan *overdimensi* dan *overloading*, sebagaimana berikut:

1. Penetapan Daya Angkut

Penetapan daya angkut kendaraan angkutan barang perlu memahami beberapa definisi sebagai berikut a) *jumlah berat yang diperbolehkan (JBB)* adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya; b) *Jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan (JBKB)* adalah berat maksimum rangkaian kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya; c) *Jumlah berat yang diizinkan (JBI)* adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui; dan d) *Jumlah berat kombinasi yang diizinkan (JBKI)* adalah berat maksimum rangkaian kendaraan bermotor

muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui (PM 2018).





Gambar 2. Penetapan daya angkut
Sumber : Direktorat Sarana Perhubungan Darat (2018)

Daya angkut atau berat muatan merupakan hasil pengurangan dari JBI dengan berat kosong kendaraan ditambah berat penumpang, hal ini dapat diilustrasikan pada Gambar 2. Perlu pemahaman bersama bahwa yang menjadi dasar penanganan kelebihan muatan adalah berdasarkan JBI/JBKI bukan JBB/JBKB, jika berdasarkan JBB/JBKB, maka kendaraan dengan merk dan type berbeda tetapi mempunyai konfigurasi sama dan beroperasi pada kelas jalan yang sama membuat kelebihan muatan yang terjadi bervariasi sesuai desain pabrik kendaraan tersebut, bukan sesuai desain jalan. Hal ini akan berdampak besar terhadap kerusakan jalan.

2. Permasalahan Umum Lalu Lintas Angkutan Barang

Lalu lintas angkutan barang merupakan salah satu penyebab permasalahan transportasi seperti penggunaan ruang jalan yang lebih aktifitas bongkar muat di ruang jalan, kerusakan jalan akibat



overdimensi dan overloading, dan tidak kalah pentingnya adalah dampak buruk pada daya saing dan pertumbuhan ekonomi negara.

Permasalahan angkutan barang yang *overdimensi selanjutnya* menyebabkan *overloading* mengakibatkan jalan mudah rusak membuat Pemerintah harus mengeluarkan anggaran perbaikan secara berulang dalam sebelum masa pemeliharaan ideal. Salah satu penyebab kerusakan jalan, menurut Bahri (2011:1) adalah toleransi beban berlebih sebesar 50-60% dari kekuatan jalan, sehingga kerusakan jalan yang ditimbulkan meningkatkan biaya transportasi barang sebesar Rp.45/ton-km dan mempengaruhi biaya pemeliharaan jalan hingga 2,5 kali terhadap rencana biaya pemeliharaan rutin pertahun dalam rentang waktu masa layanan, dapat ditarik kesimpulan bahwa kelebihan muatan sebesar 50% mengakibatkan biaya ekonomi tinggi, Saleh *et al.* (2009:10). Gambar 3 merupakan contoh kerusakan jalan dan kecelakaan akibat *overdimensi dan overloading*.



Gambar 3. Kerusakan jalan dan kecelakaan akibat *overdimensi dan overloading*



3. Kelebihan Dimensi dan Kelebihan Muatan

Kelebihan dimensi atau *overdimensi* adalah suatu kondisi dimensi kendaraan yang dibuat tidak sesuai dengan standar produksi pabrik yang ditentukan Pemerintah, hal ini berarti juga telah dimodifikasi dari keadaan standar dimensinya. Kelebihan muatan atau *overloading* berarti kendaraan memuat barang melebihi daya angkut maksimumnya. Kendaraan yang dimuati secara berlebihan memberikan kompromi terhadap standar keselamatan kendaraan tersebut. Menurut Iskandar (2008), muatan berlebih adalah kondisi dimana beban muatan suatu kendaraan melebihi beban ijin (*legal limit*) yang dilakukan oleh pengusaha untuk memperkecil biaya pengiriman muatan dengan memuat lebih banyak dalam satu kali perjalanan. Pengemudi kendaraan yang *overloading* biasanya akan mengalami kecepatan bertambah pada saat jalan menurun, kecepatan berkurang saat jalan menanjak, membutuhkan jarak lebih jauh untuk pengereman, titik gravitasi mengalami elevasi sehingga cenderung kontrol dalam menyetir berkurang sehingga mudah terbalik. Gambar 4 memperlihatkan contoh kendaraan angkutan barang *overdimensi* yang menyebabkan *overloading*.



Gambar 4. Kendaraan *overdimensi* yang menyebabkan *overloading*

C. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor

1. Tugas, Fungsi dan Tipe UPPKB

UPPKB memiliki tugas melakukan pengawasan, penindakan, dan pencatatan kendaraan angkutan barang beserta muatannya menggunakan alat penimbangan. Dalam melaksanakan tugasnya, UPPKB menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

- a. Pengawasan, penindakan, dan pencatatan berupa tata cara pemuatan barang; dimensi kendaraan angkutan barang; penimbangan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang; persyaratan teknis dan laik jalan; dokumen angkutan barang; kelebihan muatan setiap kendaraan; jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan. Pengawasan, penindakan, dan pencatatan sebagaimana dimaksud dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.
- b. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan fasilitas UPPKB;
- c. Pelaksanaan koordinasi dalam menjamin ketertiban, keamanan, dan kelancaran arus lalu lintas kendaraan angkutan barang di UPPKB serta keselamatan pengguna jalan;
- d. Pencatatan, penerimaan, penyimpanan, inventarisasi dan pengeluaran barang;
- e. Pengaturan lalu lintas di area UPPKB;
- f. Pengelolaan administrasi perkantoran, evaluasi dan pelaporan.



Penimbangan kendaraan bermotor secara tetap dikelompokkan menjadi 2 (dua) tipe, terdiri atas 1) tipe I atau 1 landasan penimbangan (*platform*), digunakan dengan jumlah kendaraan barang per-arrah per-hari lebih kecil dari 2000 (dua ribu)/unit; dan 2) tipe II (2 *platform* atau lebih), digunakan untuk jumlah kendaraan barang per-arrah per-hari sama dengan dari 2000 (dua ribu) atau lebih.

2. Spesifikasi, Sistem Informasi dan Fasilitas Penunjang

a. **Spesifikasi Alat penimbangan Tetap**, Spesifikasi alat penimbangan meliputi ukuran (*platform*), bahan dan kapasitas alat penimbangan kendaraan bermotor. Spesifikasi teknis alat penimbangan secara tetap meliputi:

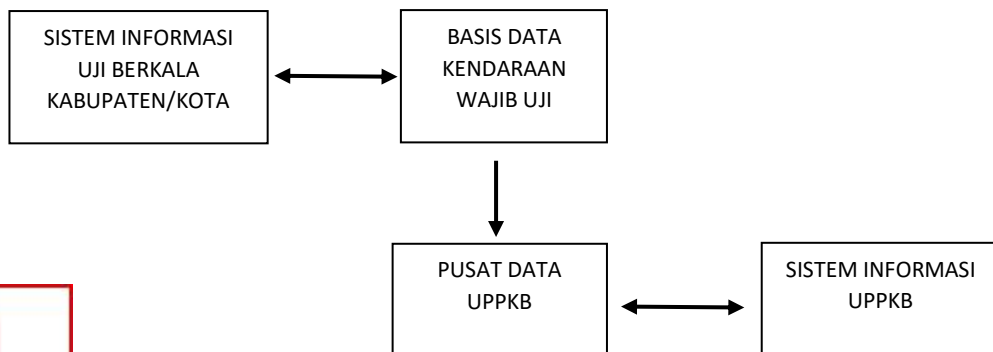
- a) Kapasitas menimbang beban paling sedikit 80 (delapan puluh) ton;
- b) Panjang landasan timbangan (*platform*) paling sedikit 18 (delapan belas) meter;
- c) Lebar landasan timbangan paling sedikit 2,5 (dua koma lima) meter;
- d) menggunakan teknologi elektronika digital yang memiliki kemampuan mengumpulkan, mengolah, menyimpan, mencetak, dan mengirim data hasil penimbangan;
- e) Menggunakan satuan Sistem Internasional (SI) dan berdasarkan desimal;



f) Bahan landasan timbangan berupa logam atau beton yang mampu menahan beban paling sedikit 80 (delapan puluh) ton;

b. Sistem Informasi, Penyelenggaraan fungsi UPPKB berupa pengawasan, penindakan dan pencatatan wajib dilaksanakan menggunakan sistem informasi. Sistem informasi dalam Gambar 5 didukung dengan aplikasi penimbangan yang memiliki kemampuan paling sedikit sebagai berikut:

- 1) Melaksanakan proses penimbangan kendaraan atas perintah operator komputer penimbangan dan mengambil gambar kendaraan yang di timbang;
- 2) Melaksanakan proses penimbangan kendaraan secara otomatis;
- 3) Memiliki kemampuan identifikasi data kendaraan dengan menggunakan data yang telah dimiliki Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
- 4) Memiliki kemampuan deteksi dimensi kendaraan;
- 5) Melaksanakan proses penindakan secara otomatis kepada kendaraan yang melanggar;



Gambar 5. Struktur sistem informasi UPPKB
Sumber : Perdirjen hubdat SK.736/AJ.08/DRJD/2017



- 6) Memiliki kemampuan evaluasi data, baik yang ditampilkan secara matriks maupun grafik; dan
- 7) Memiliki kemampuan untuk mengirim data penimbangan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Pengelolaan data hasil pelaksanaan kegiatan pengawasan terintegrasi dalam satu kesatuan dipusat data sistem informasi terpadu kendaraan bermotor wajib uji dan penyelenggaraan penimbangan, pengelola data ini berhak dan wajib memantau kegiatan UPPKB di Indonesia secara *online* dan *realtime*. Pusat data dimaksud berfungsi sebagai 1) Alat pemantau kinerja yang dimulai dari pendataan kendaraan dan muatan yang masuk pengawasan UPPKB; identifikasi kendaraan; penimbangan kendaraan; pelaporan hasil penimbangan; sanksi; dan pelaporan kinerja mingguan, bulanan dan tahunan, dan 2) alat penyimpanan rekaman kinerja UPPKB di seluruh Indonesia.

c. Fasilitas dan Prasarana Penunjang

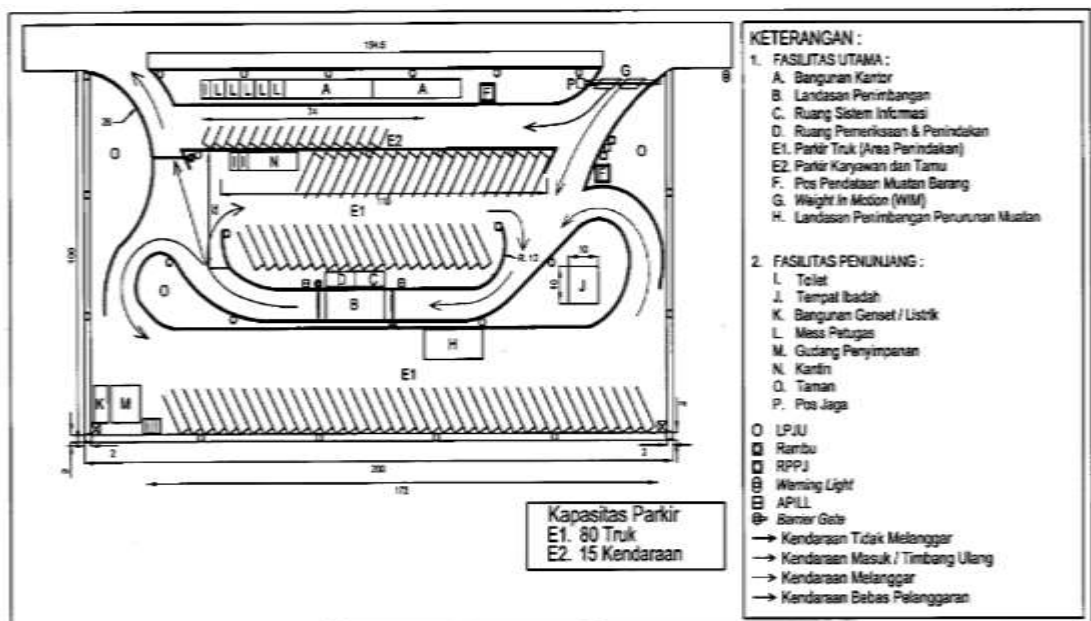
Setiap UPPKB yang akan dibangun maupun sudah dibangun seharusnya mengacu pada standar desain yang telah ditetapkan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan darat sesuai Gambar 6 serta contoh *layout* dapat juga dilihat pada Gambar 7. UPPKB terdiri dari 2 bagian yaitu fasilitas utama, dan fasilitas penunjang sebagai berikut:

- 1) Fasilitas Utama, terdiri dari a) Fasilitas sebelum penimbangan,

meliputi jalan akses keluar masuk kendaraan dan jalan sirkulasi di dalam wilayah operasi UPPKB; b) bangunan kantor petugas; c)



landasan penimbangan; d) Fasilitas sistem informasi penimbangan kendaraan bermotor yang terdiri dari alat pemindai data identifikasi kendaraan; alat pemindai dimensi kendaraan; rekaman otomatis penimbangan; alat pemindai palang pintu (*barrier gate*) dan program aplikasi yang secara otomatis mengirim data kendaraan berikut sanksinya ke pusat data; e) Fasilitas pasca penimbangan meliputi tempat pemeriksaan dan penindakan pelanggaran serta tempat parkir kendaraan; f) Fasilitas pendukung kegiatan operasional meliputi bangunan untuk penyimpanan catu daya cadangan; instalasi listrik; papan/tampilan nama UPPKB; pagar; dan ruang terbuka hijau.



Gambar 6. Standar desain tata letak fasilitas UPPKB 200 m x100 m
 Sumber : Perdirjen hubdat No. SK.736/AJ.108/DRJD/2017



fasilitas Penunjang, terdiri dari tempat ibadah; toilet umum; kantin; mess petugas; dan tempat istirahat pengemudi, serta dapat

dibangun lapangan penumpukan atau gudang penyimpanan sesuai kebutuhan.



Gambar 7. Standar desain *layout* kawasan UPPKB
Sumber: Perdirjen hubdat No. SK.736/AJ.108/DRJD/20177

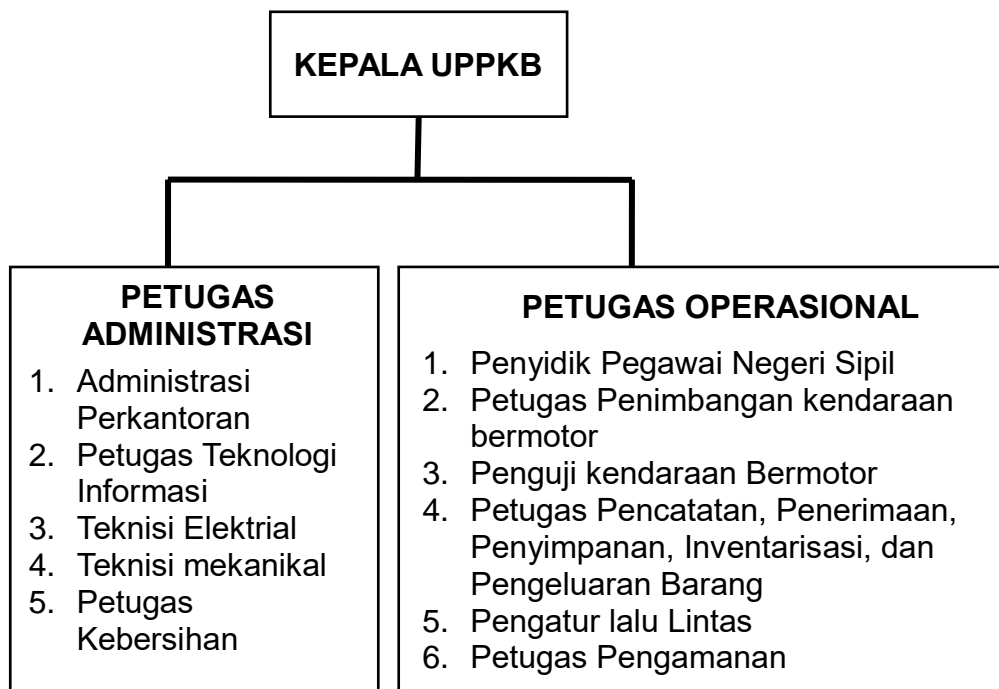
3. Sumber Daya Manusia

UPPKB dipimpin oleh Kepala unit dibantu oleh petugas administrasi dan petugas operasional yang ditugaskan sesuai dengan kompetensinya. Keseluruhan SDM tersebut harus memiliki kompetensi dan kualifikasi dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Uraian tugas kepala unit, petugas administrasi dan petugas operasional sebagaimana Gambar 8, terdiri atas:

- a. **Kepala Unit**, bertanggung jawab terhadap pelaksanaan penimbangan, pengawasan, dan pemeriksaan kendaraan angkutan barang; membina, mengawasi, dan menegakkan disiplin seluruh personel; menerima laporan harian dari PPNS; melakukan koordinasi intensif dengan seluruh pemanku kepentingan; mengkoordinir/mengatur jadwal pelaksanaan tugas; membuat dan melaporkan hasil pelaksanaan tugas



secara berkala atau sewaktu-waktu diperlukan; mengambil tindakan tegas apabila terjadi keadaan darurat dan berkoordinasi dengan instansi terkait; dan melakukan sosialisasi kebijakan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan serta persyaratan teknis dan laik jalan kepada perusahaan dan pengemudi angkutan umum barang yang melewati UPPKB di wilayah kewenangannya;



Gambar 8. Struktur organisasi UPPKB
 Sumber: Perdirjen hubdat No. SK.736/AJ.108/DRJD/2017

b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) memiliki tugas bertindak

sebagai kepala *shift*/regu; sebagai kepala *shift*/regu melaporkan hasil penimbangan per *shift* kepada kepala unit; membuat bukti acara pemeriksaan pelanggaran/tilang; menandatangani bukti pelanggaran; menandatangani surat perintah/menunda perjalanan kendaraan yang melanggar; mengawasi



penerapan sanksi yang telah diberikan kepada tersangka pelanggar; menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran beserta barang bukti kepada pengadilan setempat melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; membuat dan menyampaikan laporan hasil penindakan per *shift* /regu kepada Kepala Unit;

c. Petugas penimbangan kendaraan bermotor, memiliki tugas melakukan penimbangan, perekaman data (*data entry*) dan menyimpan data kendaraan, jenis barang, berat muatan dan asal tujuan kendaraan angkutan barang ke dalam *database* sistem penimbangan kendaraan; berkoordinasi dengan PPNS tentang kendaraan yang melanggar kelebihan muatan; mencetak bukti pelanggaran kelebihan muatan dan menyampaikannya ke PPNS untuk dilakukan penindakan;

d. Penguji kendaraan bermotor, memiliki tugas melakukan pemeriksaan terhadap bukti lulus uji kendaraan, dimensi kendaraan, tata cara pemuatan, pelanggaran kelas jalan, persyaratan teknis dan laik jalan; dan dokumen pengangkutan/surat muatan; berkoordinasi dengan petugas penimbangan dan PPNS tentang data kendaraan yang melanggar; melakukan pencatatan dan penyimpanan data pelanggaran teknis kendaraan bermotor; melaporkan pelanggaran kepada PPNS untuk dilakukan penindakan;

e. Petugas pencatatan penerimaan, penyimpanan, inventarisasi dan

pengeluaran barang, bertugas melakukan pencatatan dan pengawasan terhadap penerimaan, penyimpanan, dan pengeluaran



barang yang disimpan di gudang penyimpanan; melakukan pendataan dan perhitungan jumlah biaya sewa gudang/lapangan penumpukan yang harus dibayarkan pelanggar; melakukan pengaturan penerimaan, penyimpanan, dan pengeluaran barang dalam gudang penyimpanan; melakukan pemeliharaan dan perawatan peralatan yang terdapat dalam gudang penyimpanan; berkoordinasi dengan petugas penimbangan kendaraan bermotor dan PPNS terhadap pelanggaran muatan;

f. **Petugas administrasi perkantoran**, memiliki tugas menyelenggarakan proses kegiatan administrasi/manajemen perkantoran berupa proses pengumpulan, pencatatan, pengolahan, penggandaan, pendistribusian, dan pendokumentasian bahan informasi untuk pengambilan keputusan; melaksanakan kegiatan pelayanan prima kepada berbagai pihak baik internal maupun eksternal; mengkomunikasikan ide dan informasi, secara lisan dan tulisan dengan baik dan benar; mengelola kas kecil dalam pelaksanaan pekerjaan kantor; melakukan rekap data hasil penimbangan kendaraan bermotor; membantu Kepala Unit dalam membuat laporan operasional UPPKB; melakukan pengarsipan dokumen;

g. **Pengatur lalu lintas**, memiliki tugas mengatur dan mengarahkan angkutan barang yang akan masuk, menimbang, parkir, dan keluar dari UPPKB; mengatur kendaraan yang akan bongkar muat di gudang;

gatur kendaraan yang akan menimbang kembali setelah dilakukan runan muatan lebih; dan mengatur parkir kendaraan yang



menunggu proses penegakan hukum; membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan pekerjaan kepada kepala *shift*/regu dan/atau kepala unit;

- h. Teknisi elektrik**, memiliki tugas melakukan pemeriksaan kondisi peralatan dan jaringan elektrik di lingkungan UPPKB; melakukan monitoring dan pelaporan kondisi peralatan dan jaringan elektrik untuk memastikan seluruh peralatan dapat dipergunakan dan berfungsi dengan baik; melakukan perbaikan dan penggantian peralatan elektrik yang memerlukan penanganan ringan dan khusus; melakukan pemeliharaan dan perawatan secara berkala;
- i. Teknisi mekanik**, memiliki tugas melakukan pemeriksaan kondisi sistem peralatan mekanik; melakukan perbaikan dan penggantian peralatan mekanik yang memerlukan penanganan; melakukan monitoring dan pelaporan terhadap kondisi peralatan dan jaringan mekanik untuk memastikan dapat digunakan dan berfungsi dengan baik; melakukan pemeliharaan dan perawatan peralatan mekanik secara berkala; melaporkan kepada Kepala Unit bila terdapat peralatan mekanik yang memerlukan penanganan khusus;
- j. Petugas teknologi informasi**, memiliki tugas mengoperasikan perangkat lunak (*software*) dan perangkat keras (*hardware*) teknologi informasi, pemeliharaan dan perawatan berkala peralatan, jaringan

teknologi informasi; perangkat lunak dan perangkat keras teknologi informasi dapat dipergunakan dan berfungsi dengan baik;



- k. Petugas pengamanan**, memiliki tugas menjaga keamanan dan ketertiban di lingkungan UPPKB; melarang orang yang tidak berkepentingan berada di lingkungan UPPKB; melakukan pemeriksaan terhadap setiap tamu yang berkunjung ke UPPKB; menjaga keberadaan asset dan barang inventaris UPPKB; menertibkan parkir kendaraan di area UPPKB; membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan pekerjaan kepada Kepala *shift*/regu dan/atau Kepala Unit;
- l. Petugas kebersihan**, memiliki tugas menjaga dan membersihkan seluruh fasilitas UPPKB yang meliputi ruang kerja, halaman kantor, taman, parkir kendaraan, toilet, mushollah, kantin, dan fasilitas lainnya; memberikan bantuan pelayanan kepada petugas UPPKB; membuat dan menyampaikan laporan hasil pelaksanaan pekerjaan kepada kepala *shift*/regu dan/atau Kepala Unit.

4. Manajemen Operasi Penimbangan Kendaraan Bermotor

Manajemen operasi perlu dimiliki oleh setiap UPPKB berupa rencana kerja yang paling sedikit memuat sasaran hasil pelaksanaan, rencana pelaksanaan/pengoperasian yang meliputi pelaksanaan penimbangan; pencatatan hasil pengawasan dan penindakan; pendataan muatan angkutan barang, pengaturan lalu lintas, pengaturan personil; pendokumentasian; dan evaluasi dan pelaporan.



a. Rencana pelaksanaan/Pengoperasian

1) Pelaksanaan penimbangan

- a) Operasional pelayanan UPPKB, dilaksanakan selama 24 jam/7 hari atau dapat menyesuaikan kondisi lalu lintas angkutan barang pada wilayah masing-masing dan ditetapkan oleh Kepala Unit dengan mekanisme pelayanan 1 (satu) arah atau 2 (dua) arah, dengan ketentuan sebagaimana terlihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Ketentuan pelayanan operasional UPPKB

No	Jumlah flatform	Arah Pelayanan	Jumlah Kendaraan (unit)	Lajur Maksimal
1	1	2 arah	$X \leq 1.000$	1
2	1	1 arah	$1.000 \leq X \leq 2.000$	$1 < X$
3	2	1 arah	$2.000 \leq X$	$1 < X$

Sumber : Perdirjen hubdat no. SK.736/AJ.108/DRJD/2017

- b) Pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor terdiri dari 5 (lima) kegiatan yaitu pemeriksaan dokumen kendaraan dan dokumen perjalanan, penimbangan kendaraan pada *platform*, pemeriksaan tata cara pemuatan angkutan barang, pemeriksaan dimensi kendaraan dan pemeriksaan muatan sumbu terberat terhadap kelas jalan. Bagan alir standar operasional prosedur UPPKB dapat dilihat pada Gambar 9.

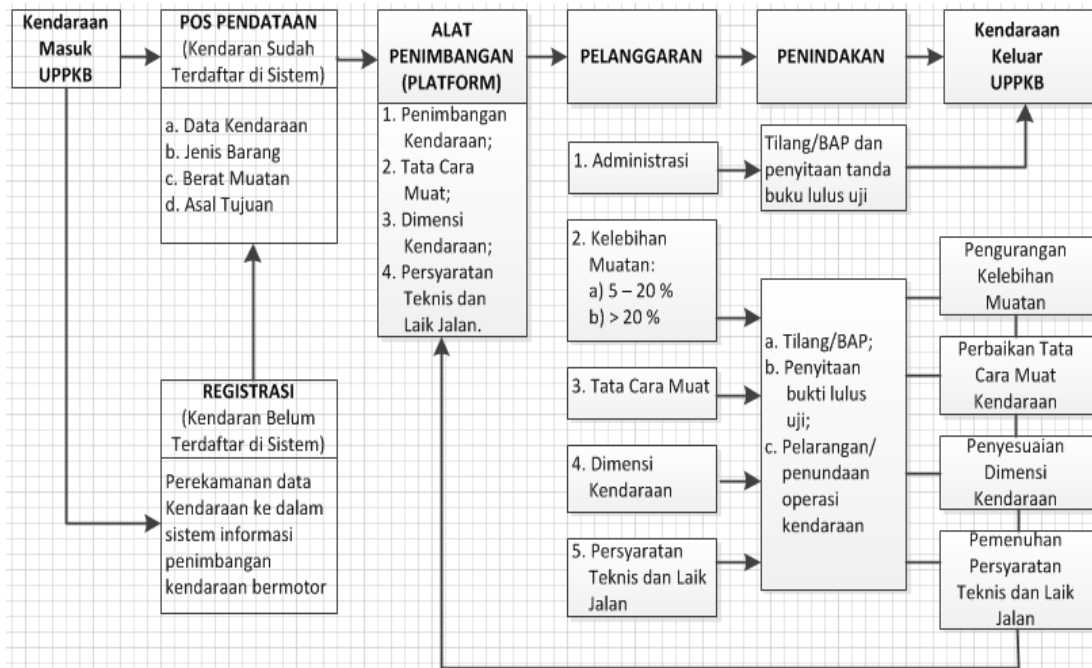
2) Pencatatan hasil Pengawasan

Pengelolaan data hasil pelaksanaan kegiatan harus terintegrasi

ada pusat data sistem informasi terpadu kendaraan bermotor wajib i dan penyelenggaraan penimbangan secara langsung dan *online* melalui sistem informasi yang memuat data kendaraan dan



perusahaan angkutan, data jenis muatan, data berat muatan, data asal dan tujuan muatan, dan data pelanggan;



Gambar 9. Bagan alir standar operasional prosedur UPPKB
 Sumber : perdirjen hubdat no. SK.736/AJ.108/DRJD/2017

3) Penindakan

- a) Penindakan terhadap pelanggaran di UPPKB dilaksanakan PPNS atas laporan petugas penimbangan kendaraan dan/atau penguji kendaraan melalui sistem informasi atau manual berdasarkan hasil temuan sendiri;
- b) Pelaksanaan penindakan dilakukan sesuai dengan standar operasional prosedur yang telah ditetapkan.

b. Pendataan Muatan Angkutan Barang



Setiap kendaraan yang masuk ke UPPKB wajib merekam data kendaraan dan muatannya (registrasi) dalam *database* sistem informasi

online yang terintegrasi secara nasional dan terdapat pada seluruh UPPKB di Indonesia.

- 1) *Waktu dan tempat pelaksanaan pendataan*, registrasi data kendaraan dilakukan cukup sekali pada awal pendaftaran kendaraan, dilakukan pada bagian registrasi UPPKB sesuai domisili, data kendaraan juga dapat diperoleh pada *database* pengujian kendaraan bermotor di seluruh kabupaten/kota; registrasi data muatan kendaraan dilakukan setiap melakukan perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain, baik posisi memuat atau kosong disetiap UPPKB yang dilewati, dan pada UPPKB berikutnya tidak perlu registrasi kembali kecuali terdapat perubahan muatan;
- 2) *Jenis dan format data*, data registrasi mengacu pada data bukti lulus kendaraan (buku uji) yang diterbitkan Pemerintah Kabupaten/kota sesuai domisili kendaraan, sedangkan data muatan mengacu pada surat muatan yang diterbitkan oleh perusahaan angkutan/pemilik barang.
 - a) Identitas kendaraan berupa nomor uji berkala, nomor kendaraan, nama pemilik, alamat pemilik, kartu identitas, masa berlaku uji berkala, instansi penerbit buku uji. Uraian data kendaraan meliputi merk (*brand*), tipe (*type*), jenis, isi silinder, daya motor, bahan bakar, tahun pembuatan, status penggunaan, nomor rangka landasan, nomor mesin, nomor dan tanggal sertifikasi uji tipe (SUT) dan sertifikat registrasi uji tipe (SRUT);



- b) Data muatan berupa jenis barang, berat muatan, dan asal tujuan perjalanan.
- 3) *Jumlah petugas pendataan*, petugas pendataan berjumlah paling sedikit satu orang tiap *shift* menyesuaikan tingkat kepadatan volume angkutan yang masuk UPPKB;
- 4) *Penjadwalan petugas pendataan*, dilakukan mengikuti pengaturan jadwal pergantian *shift* yang ditetapkan Kepala Unit;
- 5) *Mekanisme dan teknis pendataan*, dilakukan menggunakan sistem informasi penimbangan terhadap seluruh kendaraan yang masuk dengan merekam/mencatat data kendaraan dan data muatan, yang dilakukan pada saat kendaraan masuk UPPKB dengan cara menempelkan *smartcard* yang telah berisi data kendaraan apabila kendaraan sudah terekam dalam sistem informasi; dan
- 6) *Pelaporan hasil pendataan muatan*, data kendaraan dan muatan akan tercatat secara *online* dan dilaporkan secara otomatis oleh sistem.

c. Pengaturan, hari kerja dan penjadwalan Personel

Sumber daya manusia di setiap UPPKB harus cukup memenuhi jumlah dan kompetensi keahlian yang terbagi menjadi dua yaitu petugas administrasi dan petugas operasional. Hari kerja dan jam kerja petugas UPPKB dapat dilihat pada Tabel 3 dan Tabel 4, terbagi menjadi dua

mpok yaitu:



- 1) Petugas administrasi, hari kerja dilaksanakan selama lima hari, jumlah jam kerja 7,5 (tujuh koma lima) jam perhari, atau 37,5 (tiga puluh tujuh koma lima) jam perminggu dengan hari kerja Senin-Jumat, jam masuk kerja dimulai pukul 07.00-08.30 waktu setempat dan pulang kerja jam 15.30-17.00 kecuali Jumat pada jam 16.00-16.30, dengan istirahat jam 12.00-13.00 kecuali Jumat jam 11.30-13.00 waktu setempat;

Tabel 3. Pola 3 regu dengan jam kerja 8 jam dan 12 jam

NO.	REGU (Nama bulan)									
		1 - 2			2 - 3			3 - 4			dst
		08-16	16-24	24-08	08-16	16-24	24-08	08-16	16-24	24-08	...
1.	Regu I										...
2.	Regu II										...
3.	Regu III										...

NO.	REGU (Nama bulan)									
		1 - 2		2 - 3		3 - 4		4 - 5		dst	
		08-20	20-08	08-20	20-08	08-20	20-08	08-20	20-08	...	
1.	Regu I										...
2.	Regu II										...
3.	Regu III										...

Sumber : perdirjen hubdat nomor SK736/AJ108/DRJD/2017

- 2) Petugas operasional dilaksanakan secara sistem *shift*, hari kerja, jam kerja, dan personel *shift* ditetapkan dengan surat perintah kepala Unit, dapat disiapkan dengan periode hari, bulan, triwulan dan/atau semester. *Shift* berdasarkan tanggung jawab, kewenangan dan hak jabatan dan/atau perintah kedinasan. Setiap petugas wajib memenuhi jumlah jam kerja selama 7,5 (tujuh koma



lima) jam sehari atau selama 37, 5 (tiga puluh tujuh koma lima) jam selama seminggu.

Tabel 4. Pola 4 regu dengan jam kerja 8 jam dan 12 jam

NO.	REGU (Nama bulan)									
		1 - 2			2 - 3			3 - 4			dst
		08-16	16-24	24-08	08-16	16-24	24-08	08-16	16-24	24-08	...
1.	Regu I	■				■				■	...
2.	Regu II		■				■				...
3.	Regu III			■				■			...
4.	Regu IV				■				■		...

NO.	REGU (Nama bulan)									
		1 - 2		2 - 3		3 - 4		4 - 5		dst	
		08-20	20-08	08-20	20-08	08-20	20-08	08-20	20-08	...	
1.	Regu I	■				■				...	
2.	Regu II		■				■			...	
3.	Regu III			■				■		...	
4.	Regu IV				■				■	...	

Sumber : perdirjen hubdat nomor SK736/AJ108/DRJD/2017

Operasional UPPKB dapat dilaksanakan selama 24 jam/7 hari atau menyesuaikan kondisi lalu lintas pada wilayah UPPKB, dengan pembagian waktu operasional dalam dua atau tiga *shift* dan disesuaikan dengan pengaturan jadwal kerja untuk petugas operasional dengan jumlah petugas masing-masing regu paling kurang sebanyak 12 orang.

Pengaturan jadwal kerja dapat diatur menggunakan pola tiga regu atau pola empat regu dengan jumlah jam kerja 8 jam perhari atau 12 jam perhari. Pengaturan jam kerja dapat dilakukan selain jadwal sebagaimana di atas, dengan tetap berpedoman pada ketentuan hari dan jam kerja pegawai yang telah ditetapkan.



Tabel 5. Kebutuhan personel UPPKB

NO.	JABATAN	JUMLAH		KETERANGAN
		Pola 3 Regu	Pola 4 Regu	
1	Kepala UPPKB	1 Orang	1 Orang	
2	PPNS	3 Orang	4 Orang	@ shift 1 Orang
3	Petugas Penimbangan Kendaraan Bermotor	9 Orang	12 Orang	@ shift 3 orang
4	Penguji Kendaraan Bermotor	3 Orang	3 Orang	@ shift 1 Orang
5	Petugas pencatatan penerimaan, penyimpanan, inventarisasi dan pengeluaran barang	3 Orang	4 Orang	@ shift 1 Orang
6	Petugas administrasi perkantoran	3 Orang	3 Orang	@ shift 1 Orang
7	Pengatur lalu lintas	9 Orang	12 Orang	@ shift 3 Orang
8	Teknisi elektrikal	2 Orang	2 Orang	
9	Teknisi mekanikal	2 Orang	2 Orang	
10	Petugas Kebersihan	2 Orang	2 Orang	
11	Petugas Pengamanan	9 Orang	12 Orang	@ shift 3 orang
12	Petugas Teknologi Informasi	2 Orang	2 Orang	
	JUMLAH	48 Orang	60 Orang	

Sumber : Perdirjen hubdat nomor SK736/AJ108/DRJD/2017

Dengan demikian, kebutuhan sumber daya manusia UPPKB sekurang-kurangnya 48 orang untuk pola tiga regu dan 60 orang untuk pola empat regu sebagaimana rincian pada Tabel 5.

5. Kendaraan wajib timbang

Pengawasan muatan angkutan barang menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap terhadap semua kendaraan angkutan barang seperti pada Tabel 6, kecuali kendaraan angkutan peti kemas; mobil tangki bahan bakar minyak dan/atau bahan bakar gas; angkutan barang berbahaya dan alat berat. Walaupun demikian angkutan barang yang dikecualikan harus tetap memperhatikan berat kendaraan beserta muatannya sesuai Jumlah Berat Yang Diizinkan (JBI) yang an terhadap kelas jalan yang dapat dilalui sesuai ketentuan dan rkan hasil penimbangan diawal pemberangkatan.



Tabel 6. Angkutan barang wajib timbang

Gol.	Konfigurasi Sumbu	Jumlah Sumbu	Jenis	JBI (ton)
I	1 - 1	2	Truk engkel Tunggal	12
II	1 - 2	2	Truk engkel Ganda	14 – 16
III	1.1 – 2	3	Truk trintin	16 – 18
IV	1 - 2.2	3	Truk tronton	20 – 22
V	1.1 - 2.2	4	Truk Trinton	26 – 30
	1 – 2 - 2.2		Truk Trailer Engkel	28 – 34
VI	1 – 2 - 2.2.2	5	Truk Trailer Engkel	32 – 40
	1 - 2.2 - 2.2		Truk Trailer Tronton	
VII	1 – 2.2 – 2.2.2	6	Truk Trailer Tronton	40 – 43

Sumber : Surat edaran dirjen hubdat nomor SE.02/AJ208/DRJD/2008

Kendaraan yang dikecualikan dalam pengawasan angkutan barang di UPPKB harus memenuhi kriteria 1) tipe dan ukuran kendaraan sesuai peruntukan dan ketentuan yang ditetapkan; 2) jenis muatan yang diangkut memenuhi persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku; dan 3) berat kendaraan beserta muatannya tidak melebihi JBI.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dalam keadaan tertentu dapat memerintahkan petugas UPPKB untuk memeriksa pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap kendaraan yang dikecualikan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap, didasarkan antara lain:

- a. banyaknya indikasi data pelanggaran penggunaan kontainer;
- b. banyaknya kecelakaan yang disebabkan oleh kontainer;
- c. adanya indikasi pelanggaran terhadap pengoperasian kendaraan dan dokumen;



- d. adanya laporan masyarakat yang terdiri dari instansi pemerintahan baik pusat maupun daerah, unit kerja internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan rencana operasi internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

6. Penindakan Pelanggaran dan Sanksi

Penindakan pelanggaran pada lokasi UPPKB yaitu berupa pelanggaran dokumen kendaraan dan dokumen perjalanan/surat muatan; pelanggaran kelebihan daya angkut yang melebihi 5% (lima perseratus) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan dalam bukti lulus uji; pelanggaran tata cara pemuatan barang; pelanggaran dimensi kendaraan; pelanggaran muatan sumbu terberat (MST) terhadap kelas jalan; dan pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan. Penjelasan selanjutnya hanya pada penindakan pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* sebagai berikut:



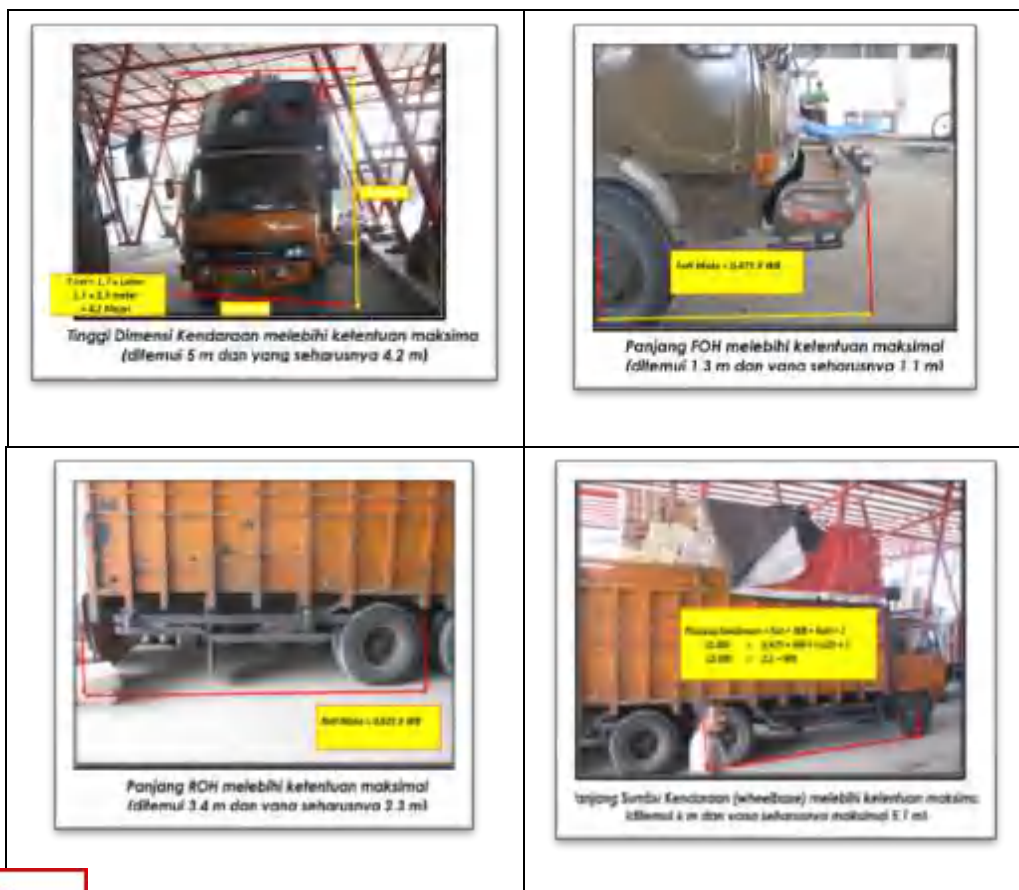
gambar 10. Bagan alir penindakan pelanggaran dimensi kendaraan
Sumber : perdirjen hubdat no. SK.736/AJ.108/DRJD/2017



a. Pelanggaran Dimensi Kendaraan

Penindakan terhadap pelanggaran dimensi kendaraan dilakukan dengan tata cara sebagaimana pada Gambar 10 dengan contoh pelanggaran pada Gambar 11. Tata cara penindakan sebagai berikut:

- 1) Penguji kendaraan melaporkan temuan pelanggaran dimensi kendaraan dan data pelanggaran dimensinya;
- 2) PPNS menerima laporan pelanggaran tersebut untuk selanjutnya dilakukan verifikasi dan penindakan pelanggaran sesuai peraturan perundang-undangan;



Gambar 11. Contoh pelanggaran dimensi kendaraan
Sumber : Direktorat Sarana Ditjen Perhubungan Darat, 2018



- 3) Penindakan pelanggaran dimensi kendaraan dilakukan apabila tidak memenuhi persyaratan teknis dimensi kendaraan sebagaimana ditetapkan dalam bukti lulus uji yang meliputi panjang, lebar, tinggi, jarak sumbu (*wheel base*), julur belakang (*rear over hang*), julur depan (*front over hang*), dan sudut pergi bagian belakang bawah kendaraan;
- 4) Terhadap pelanggaran tersebut, PPNS melakukan penindakan penilangan dan melarang pengemudi meneruskan perjalanan.

b. Pelanggaran kelebihan Daya Angkut/Berat Muatan

Penindakan terhadap pelanggaran daya angkut dilakukan dengan tata cara sebagaimana Gambar 12, dengan urutan sebagai berikut:

- 1) Petugas penimbangan melaporkan pelanggaran berat muatan kepada PPNS dengan melampirkan hasil penimbangan dan data pelanggaran yang dilakukan;
- 2) PPNS menerima laporan pelanggaran tersebut untuk selanjutnya dilakukan verifikasi dan penindakan pelanggaran;



Gambar 12. Bagan alir penindakan pelanggaran kelebihan daya angkut/ muatan (*overloading*)



- 3) Penindakan terhadap pelanggaran daya angkut dilakukan apabila memenuhi ketentuan pelanggaran berat muatan melebihi 5% (lima persen) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan dalam bukti lulus uji;
- 4) Terhadap pelanggaran tersebut, PPNS melakukan penindakan penilangan dan pelarangan pengemudi meneruskan perjalanan;
- 5) Pengemudi dapat meneruskan perjalanan setelah memindahkan kelebihan muatan kepada kendaraan lain dan berdasarkan hasil penimbangan kembali dinyatakan tidak melanggar;
- 6) Kegiatan memindahkan kelebihan muatan menjadi tanggung jawab pengemudi atau pengusaha angkutan, serta dilakukan pada tempat pemindahan muatan yang ditentukan oleh pejabat dan/atau petugas penimbangan;
- 7) Segala risiko kerusakan sebagai akibat kegiatan pemindahan kelebihan muatan menjadi tanggung jawab pengemudi dan/atau pengusaha angkutan yang bersangkutan;
- 8) Penyediaan fasilitas kegiatan pemindahan muatan yang dimiliki oleh UPPKB dikenakan biaya sesuai ketentuan atau dapat menggunakan fasilitas kegiatan pemindahan muatan milik sendiri atau pihak ketiga;
- 9) Kendaraan yang melanggar ketentuan berat muatan di UPPKB yang

terletak di pelabuhan penyeberangan diberikan sanksi tambahan berupa larangan kendaraan dinaikkan di kapal.



D. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, penulis melakukan tinjauan pustaka dari kajian teori dan hasil penelitian terdahulu sebagai bahan perbandingan dan upaya memperkaya perspektif hasil penelitian. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang dipandang relevan dengan penelitian sebagai berikut:

Pertama, implementasi kebijakan pengawasan dan pengendalian muatan lebih (Studi Kasus Pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Utara) yang dilakukan oleh Zulkarnaen (2011: 209) dengan metode jenis penelitian deskriptif kualitatif dengan subjek penelitian para pelaksana tugas UPPKB Dinas Perhubungan yang berkualifikasi PPNS, pengusaha dan pengemudi angkutan mobil barang dengan jumlah berat yang diizinkan (JBI) lebih dari 23 ton. Analisis data menggunakan teknik deskriptif dengan variabel tunggal implementasi kebijakan, penulis menyimpulkan masih ada pertentangan kebijakan batas pelanggaran muatan, kebijakan tidak diikuti kesiapan prasarana dan sarana UPPKB, hanya memiliki gedung operasional dan alat penimbangan, tidak memiliki lapangan penumpukan barang dan gudang penyimpanan; hanya 177 orang dari 725 orang yang memiliki kualifikasi PPNS, penguji maupun operator jembatan timbang; terdapat penolakan kebijakan pengawasan dan pengendalian muatan lebih, baik oleh petugas UPPKB dengan alasan tidak tersedianya fasilitas

yang kegiatan, maupun dari pengemudi dan pengusaha angkutan



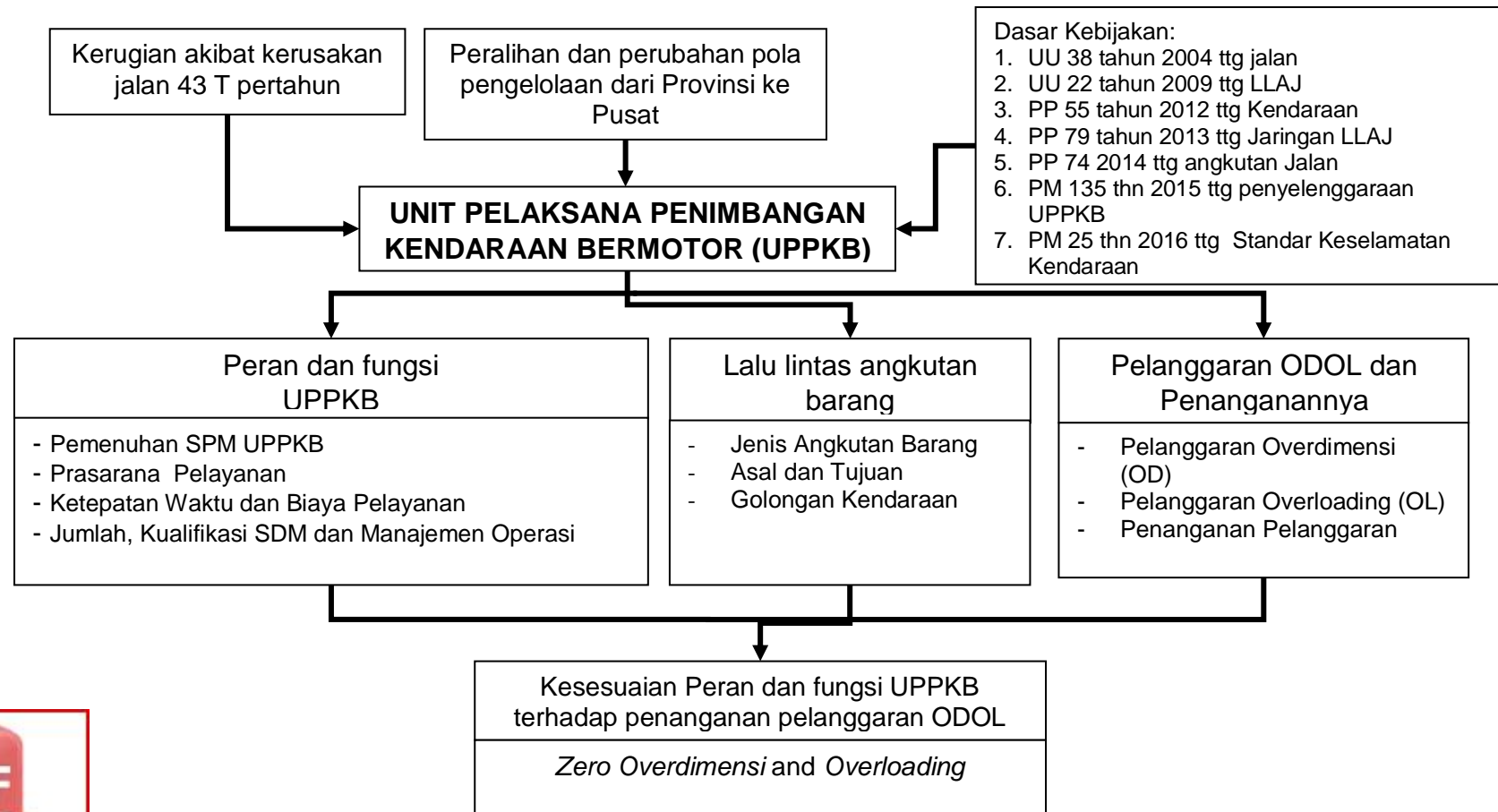
barang dengan alasan biaya operasional yang tinggi memaksa memuat barang melebihi ketentuan dan juga masih membayar pungutan tidak resmi;

Kedua, penelitian dengan judul Evaluasi Implementasi Kebijakan Pengawasan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak yang dilakukan oleh Mitasari (2015), menemukan permasalahan jumlah pelanggaran muatan angkutan barang yang masih tinggi, sistem penindakan dan sanksi yang lemah dengan menggunakan 4 indikator berdasarkan teori *Langbein*, yaitu persyaratan/tata tertib penimbangan muatan angkutan barang, sanksi pelanggaran muatan angkutan barang, prosedur pelayanan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang dan waktu pelayanan.

Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dan memperoleh hasil tidak semua angkutan barang diperiksa di jembatan timbang, lemahnya SOP dalam pergantian shift/regu petugas, sanksi pelanggaran kelebihan muatan tidak memperhatikan SOP, tidak terjadi penindakan penurunan muatan dan masih ditemukannya pungutan liar.



E. Kerangka Konsep Penelitian (Gambar 13)



Gambar 13. Kerangka konsep penelitian

