

BAB III

PENYAJIAN DAN ANALISIS DATA

Pada bab III ini peneliti ingin menyajikan dan menginterpretasi data yang telah ditemukan di lapangan. Data tersebut berupa hasil wawancara, dokumen-dokumen dari instansi terkait, dan observasi yang didukung dengan dokumentasi dalam bentuk gambar. Kemudian data hasil wawancara dari informan tersebut dibuat dalam bentuk transkrip wawancara untuk memudahkan peneliti melakukan analisis sebagai upaya untuk menjawab rumusan masalah penelitian yaitu “Bagaimanakah evaluasi pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang?”

Peneliti akan melakukan interpretasi dan menyajikan data dalam satu bab yang bertujuan agar meruntutkan alur pengemasan laporan dan untuk mempermudah proses penyimpulan penelitian. Peneliti akan menyajikan data yang diperoleh di lapangan dan kemudian melakukan analisis guna menjawab permasalahan yang diajukan. Analisis data menurut Rossman dan Rallis dalam Creswell merupakan proses berkelanjutan yang membutuhkan refleksi terus-menerus terhadap data, mengajukan pertanyaan-pertanyaan analitis, dan menulis catatan singkat sepanjang penelitian. Setelah itu peneliti menginterpretasi data atau memaknai data, interpretasi data dapat berupa makna yang berasal dari

perbandingan antara hasil penelitian dengan informasi yang berasal dari *literature* atau *teori*⁴⁶. Dengan melakukan analisis data dan interpretasi data diharapkan akan memudahkan pembaca untuk memahami alur gambaran penelitian secara rinci dan jelas.

Agar penelitian dapat dipertanggungjawabkan secara praktis dan ilmiah, maka peneliti melakukan pemeriksaan keabsahan data dengan menggunakan metode triangulasi. Peneliti membandingkan antara konsistensi jawaban informan dari berbagai dimensi waktu dan membandingkan data dari hasil observasi dengan hasil wawancara. Dengan melakukan pemeriksaan keabsahan data diharapkan akan menunjukkan hasil penelitian yang *reliable* dan konsisten. Setelah itu peneliti melakukan tahap analisis data dengan cara mengelola dan mempersiapkan data, membaca keseluruhan data, menganalisis lebih detail dengan *meng-coding* data, menerapkan proses *coding*, menyajikan data, dan yang terakhir adalah menginterpretasi data. Dalam interpretasi data peneliti menyajikan dan menjelaskan menurut pandangan peneliti setelah melihat hasil dari wawancara di lapangan dengan berpedoman dengan teori yang dipakai. Penyajian, analisis, dan interpretasi data akan dikelompokkan dalam bab ini yang bertujuan untuk memudahkan peneliti menjabarkan masalah yang diteliti dan memudahkan pembaca dalam memperoleh informasi yang diinginkan.

Dalam melakukan penelitian, diawali dengan mengajukan surat permohonan penelitian ke bagian Akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

⁴⁶Jhon W. Creswell, *Research design*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2013, hlm 274-284

yang kemudian diberikan surat permohonan penelitian ke Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi Jawa Timur. Dari Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi Jawa Timur diberikan ijin penelitian untuk melakukan pengambilan data awal di Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur. Setelah mendapatkan ijin penelitian dari Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Provinsi Jawa Timur, peneliti memberikan ijin tersebut ke bagian umum Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan yang kemudian diteruskan ke bagian Bidang Pengendalian Operasional dan diterima oleh Bapak Moch. Chisjqiell, AMa PKB, ST sebagai Kepala Seksi Bimbingan dan Keselamatan Bidang Pengendalian Operasional. Dari Bapak Moch. Chisjqiell, AMa PKB, ST peneliti mendapatkan data awal sebagai dasar untuk melakukan penelitian dan menentukan lokasi penelitian. Berdasarkan analisis awal data yang didapatkan tersebut, data yang dianggap relevan dengan topik dan masalah penelitian mengarah ke Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang. Dengan berbagai pertimbangan yang didukung dengan data-data dari Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan tersebut, maka peneliti menetapkan lokasi penelitian di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang.

Peneliti menentukan informan dengan cara *purposive sampling*, yaitu menentukan informan yang dianggap menguasai materi pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang. Berdasarkan pertimbangan yang didukung dari berbagai referensi tentang topik penelitian, maka peneliti menetapkan 5 informan awal, yaitu

6. Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST sebagai Kepala Seksi Bimbingan dan Keselamatan Bidang Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur
7. Yoyok Kristyowahono SH, MH, sebagai Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang
8. Drs. Harris Mariafi B, sebagai Kepala Satuan Tugas Jaga Regu B UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang.
9. Mujianto sebagai sopir pengguna Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang.
10. Suharno sebagai sopir pengguna Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang.

Berdasarkan kondisi dan fakta di lapangan, peneliti menganggap informan awal belum cukup memberikan gambaran tentang permasalahan penelitian. Dengan berbagai pertimbangan akademis, maka peneliti memutuskan untuk menambah informan yang dianggap memiliki kompetensi dan sumber data untuk menggambarkan permasalahan penelitian, informan tersebut adalah :

1. Kuswanto, sebagai petugas kepolisian
2. Zainal A, A.Md, sebagai Kepala Satuan Tugas Jaga Regu C UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang.
3. Suharsono sebagai sopir pengguna Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang.

4. Anton sebagai sopir pengguna Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang.

Surat rekomendasi pengambilan data di lokasi penelitian dari Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur turun pada tanggal 19 Maret 2015. Peneliti melakukan wawancara pertama kepada Bapak Moch. Chisjriel, AMa PKB, ST sebagai Kepala Seksi Bimbingan dan Keselamatan Bidang Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur di Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur. Kemudian peneliti melakukan koordinasi dengan UPT Dinas Perhubungan Mojokerto pada tanggal 20 Maret 2015 untuk melakukan wawancara selanjutnya.

Setelah mendapatkan ijin penelitian dari UPT Mojokerto, pada tanggal 21 Maret 2015, peneliti mendatangi UPT Jembatan Timbang Mojoagung untuk wawancara dan pengambilan dokumentasi. Informan pertama di Jembatan Timbang Mojoagung adalah Bapak Drs. Harris Mariafi B, sebagai Kepala Satuan Tugas Jaga Regu B UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang yang mempunyai tugas mengelola keefektifan pendataan, pelaporan dan pengoperasian jembatan timbang sesuai dengan Standar Operasional Prosedur selama shift dalam tanggungjawabnya. Kemudian untuk informan selanjutnya adalah sopir pengguna Jembatan Timbang Mojoagung. Dalam menentukan sopir sebagai informan, peneliti menetapkan kriteria-kriteria tertentu, salah satunya adalah sopir yang melanggar dengan kategori berat, yaitu truk dengan muatan lebih dari 25% dari JBI. Peneliti mendapatkan 2 informan sopir, yaitu Bapak Mujianto dan Bapak Suharno.

Dengan melihat kondisi dan fakta di lapangan, peneliti memutuskan untuk menambah informan baru, yaitu Bapak Kuswanto sebagai petugas dari Kepolisian, Bapak Zainal A, A.Md, sebagai Kepala Satuan Tugas Jaga Regu C UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang dan Bapak Suharsono sebagai sopir pengguna Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang. Informan selanjutnya adalah Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH, sebagai Kepala seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang. Beliau mempunyai tugas untuk mengawasi operasional alat penimbangan, mengkoordinasikan tugas antar Ketua Regu dan bertanggung jawab atas keefektifan pengoperasian Jembatan Timbang selama 24 (dua puluh empat) jam

Selanjutnya data yang didapat dari lapangan penelitian di bab ini akan dianalisis dan diinterpretasi disusun berdasarkan sub bab sebagai berikut :

1. Pemahaman tentang Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang
2. Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang
 - Penyelenggaraan alat penimbangan dan fasilitas pendukung
 - Pengoperasian alat timbang
 - Penyelenggaraan sanksi
 - Petugas alat penimbang

- Pemberian tambahan penghasilan
- Pelaporan

3. Evaluasi pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang

- Efektivitas
- Efisiensi
- Kecukupan
- Perataan
- Responsivitas
- Ketepatan

III.1 Penyajian dan Analisis Data

III.1.1 Pemahaman tentang Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang

Pengendalian kelebihan muatan angkutan barang merupakan produk hukum dari Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur dengan berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Dalam pelaksanaannya peraturan tersebut diatur dalam Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk

Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang.

Berdasarkan Pasal 3 Ayat 1 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, peraturan tersebut dimaksudkan untuk melindungi keselamatan pengemudi, pemakai jalan lain, muatan yang diangkut dan mobil barang, kemudian ayat selanjutnya menjelaskan tujuan dari peraturan pengendalian kelebihan angkutan barang, yaitu :

- a. Ketertiban, kelancaran, keselamatan dan kenyamanan lalu lintas dan angkutan jalan
- b. Keselamatan operasional angkutan barang dan pengguna jalan lainnya
- c. Pengamanan jalan.

Dari maksud peraturan itu dapat disimpulkan bahwa prioritas utama dari peraturan tersebut adalah untuk keselamatan pengguna jalan baik pengemudi maupun pengguna jalan lain serta muatannya yang bertujuan untuk menjaga ketertiban, kelancaran, keselamatan dan kenyamanan lalu lintas dan angkutan jalan. Namun banyak sekali orang memaknai peraturan dengan memprioritas peraturan itu untuk mengurangi umur kerusakan jalan akibat kendaraan berat.

Seperti yang disampaikan oleh Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST selaku Kepala Seksi Bimbingan dan Keselamatan Bidang Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur.

“Maksud dari Perda ini adalah untuk mengendalikan kelebihan angkutan muatan barang 5 % sampai 25% itu dikenai sanksi denda, sedangkan untuk 25% ke atas 25 % dari JBI (jumlah beban yang diijinkan dikenai penindakan tilang ya dan pengembalian kendaraan”⁴⁷

Lebih lanjut lagi beliau menjelaskan tujuan dari Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang,

“Untuk mengurangi tingkat, untuk mencegah... bahwa untuk mencegah kerusakan jalan dan jembatan, termasuk kendaraan itu sendiri. untuk kelancaran lalu lintas, apabila kelebihan muatan, dia akan berjalan lambat. Sehingga akan mengganggu kelancaran lalu lintas. Seharusnya kendaraan ini lancar. Namun karena muatannya lebih dari 25% akan menghambat perjalanan itu sendiri”⁴⁸.

Dari kutipan wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 lebih diartikan sebagai pemberian sanksi kepada muatan barang yang melanggar dari ketentuan peraturan yang sudah ditentukan serta untuk ketertiban lalu lintas angkutan jalan dan infrastruktur seperti jalan dan jembatan.

⁴⁷ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

⁴⁸ Ibid.,

Sedikit berbeda Bapak Yoyok Kristyono SH, MH selaku Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang mengartikan maksud dan tujuan Perda tersebut untuk :

“Keselamatan ..dan kelebihan muatan, selain untuk keselamatan pengguna jalan lain juga untuk memperpanjang dari umur kendaraan tersebut, secara teknik. Selain itu juga untuk menjaga keselamatan dari pengemudi tersebut.ketika kelebihan muatan,kendaraan tersebut, kecelakaan karena disebabkan oleh kelebihan muatan, yang paling dirugikan adalah sopir. Yang kedua adalah pengguna jalan lain. Apakah itu macet, atau apakah itu namanya insiden dengan kendaraan lainnya. Mungkin juga yang berkaitan dengan kelancaran lalu lintas,untuk mengamankan jalan dari umur jalan tersebut agar nanti jalan tersebut tidak cepat rusak dan tidak berlubang....”⁴⁹.

Beliau mengartikan maksud dan tujuan peraturan ini lebih kepada keselamatan pengguna jalan, kelebihan angkutan barang, umur kendaraan dan umur jalan. Sependapat dengan Bapak Yoyok Kristyono SH, MH, Bapak Drs. Harris Mariafi B, selaku Kepala Satuan Tugas Jaga Regu B UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang mengatakan:

“Jadi untuk kebijakan pengendalian muatan barang adalah untuk melindungi pengemudi, pemakai jalan lain, muatan yang diangkut dan mobil barangnya”⁵⁰

Dari pemaparan beliau dapat disimpulkan bahwa peraturan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang adalah untuk

⁴⁹ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁵⁰ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

melindungi pengemudi, pemakai jalan lain serta muatan yang diangkut dan mobil barang itu sendiri.

Sedangkan Bapak Suharno sebagai sopir tronton yang berasal dari Wonogiri mengatakan :

“Yoo ngenelo mas yoo, kanggene sopir ojo ditakoni kuwi mas, sopir iki eneke yo “barang iki terno rono”. Dadi masalah piro-piro muatan iki sopir gak ngerti mas, motor iki cuma motor anu mas, sing penting aku cuma nganter barang”⁵¹.

Bapak Suharno memiliki pandangan lain tentang peraturan tersebut, beliau tidak mau tahu adanya peraturan itu. Bagi beliau yang setiap hari pekerjaannya sebagai sopir hanya bertugas mengantarkan barang milik perusahaan beliau bekerja.

Tabel III.1 Maksud dan tujuan peraturan pengendalian muatan

Nama Informan	Pendapat
Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST	<ul style="list-style-type: none"> a. Mengendalikan kelebihan muatan barang b. Mengurangi kerusakan jalan, jembatan, kendaraan itu sendiri c. Kelancaran lalu lintas
Yoyok Kristyono SH, MH	<ul style="list-style-type: none"> a. Keselamatan pengguna jalan, baik sopir sendiri dan pengguna jalan lain. b. Kelebihan muatan c. Memperpanjang umur kendaraan itu sendiri d. Kelancaran lalu lintas e. Mengurangi kerusakan jalan
Drs. Harris Mariafi B	<ul style="list-style-type: none"> a. Melindungi pengemudi b. Melindungi Pengguna jalan lain c. Melindungi angkutan barang

⁵¹ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

	d. Melindungi kendaraan itu sendiri
Suharno	a. Tidak mau tahu adanya peraturan tersebut

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Dari hasil wawancara tersebut, dapat diketahui bahwa maksud dan tujuan dari peraturan pengendalian kelebihan muatan ini adalah:



1. Untuk melindungi keselamatan pengguna jalan, baik sopir kendaraan itu sendiri maupun pengguna jalan lain
2. Untuk melindungi angkutan barang
3. Untuk mencegah umur kerusakan kendaraan
4. Untuk mencegah umur kerusakan infrastruktur jalan, seperti jalan dan jembatan
5. Kelancaran lalu lintas.






III.1.2 Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang

III.1.2.1 Penyelenggaraan alat penimbangan dan fasilitas pendukung


Untuk keefektifitasan pelaksanaan pengendalian kelebihan muatan, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur melakukan penyelenggaraan alat penimbangan sebagai komponen utama dalam implementasi kebijakan ini serta beberapa fasilitas pendukung untuk mengoptimalkan operasional jembatan timbang. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya fasilitas utama sebagaimana dimaksud terdiri dari landasan penimbangan (*platform*) dan seperangkat alat timbang dan 19 fasilitas pendukung lainnya.

Tabel III.2 Penyelenggaraan fasilitas penimbang

No	Nama	Keterangan	Gambar
1	Landasan penimbangan (<i>platform</i>) dan seperangkat alat timbang	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi bagus • Siap pakai 	
2	Gedung Operasional beserta kelengkapannya	<ul style="list-style-type: none"> • Dalam renovasi 	
3	Lapangan parkir kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada 	-

4	Fasilitas jalan keluar masuk kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
5	Gudang penyimpanan barang	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada 	-
6	Lapangan penumpukan barang	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada 	-
7	Generator Set	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
8	Pagar dan post jaga	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
9	Perambuan dan <i>flashing lamp</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
10	Komputer administrasi	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
11	Alat komunikasi	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	

			
12	Pengeras suara	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
13	Kamera pengawas (CCTV)	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
14	Jaringan <i>online</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	-
15	Papan display informasi	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
16	Kendaraan operasional	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada 	-
17	Mess petugas	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
18	Tempat ibadah	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	

19	Toilet	<ul style="list-style-type: none"> • Ada • Siap pakai 	
20	Alat bongkar muat barang	<ul style="list-style-type: none"> • Belum ada 	-

Sumber : data diolah dari observasi di Jembatan Timbang Mojoagung tahun 2015

Dari tabel tersebut dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan alat utama penimbang sudah dilaksanakan dengan baik, sedangkan untuk fasilitas pendukung operasional belum seluruhnya dilaksanakan. Fasilitas pendukung yang sudah ada adalah gedung operasional beserta kelengkapannya, fasilitas jalan keluar masuk kendaraan, generator set, pagar dan pos jaga, komputer administrasi, pengeras suara, kamera pengawas (*CCTV*), jaringan *online*, papan display informasi, mess petugas, tempat ibadah, dan toilet. Ada fasilitas dalam kategori layak pakai dan siap pakai, namun ada juga yang masih dalam tahap renovasi, yaitu gedung operasional seperti yang disampaikan oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH mengenai kondisi gedung operasional Jembatan Timbang Mojoagung.

“hahaha, tapi kalau Mojoagung memang kayak gitu. Kalau kita bandingkan dengan Trowulan itu jauh. Kenapa? Karena Mojoagung itu buatan tahun berapa itu... delapan puluh berapa ya itu? Itu pertama kali dibuka, modelnya ya kayak gitu”⁵²

⁵² Wawancara tanggal 24 Maret 2015

Kondisi gedung operasional Jembatan Timbang Mojoagung masih belum sepenuhnya layak. Seperti hanya terdapat satu loket untuk pembayaran denda saja, sedangkan untuk loket pengurusan tilang masih belum ada. Sopir yang mengurus surat tilang harus masuk kedalam ruang operasional petugas. Selain itu ruang tunggu atau antri juga masih perlu perbaikan, banyak sopir yang harus mengantri dengan berdiri.

Gambar III.1 menjelaskan kondisi yang terjadi di loket pembayaran denda. Minimnya ruang tunggu bagi sopir yang menunggu antrian untuk melakukan pembayaran uang denda membuat para sopir berjubel di depan loket.

Gambar III.1 Situasi di loket pembayaran denda



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Kondisi ini dapat menyulitkan petugas di lapangan dalam menjalankan operasi pengawasan pengendalian kelebihan angkutan barang, karena lokasi loket tersebut berdekatan dengan pintu masuk ruang utama gedung operasional Jembatan Timbang Mojoagung.

Gambar III.2 menjelaskan bahwa belum adanya loket untuk pengurusan sanksi tilang, sehingga pengurusan untuk sementara di dalam ruang operasional petugas pengawasan jembatan timbang. Kondisi ini dapat mengganggu petugas di dalam ruang operasional ketika terjadi penumpukan sopir yang dikenai sanksi tilang.

Gambar III. 2 Kondisi di loket pengurusan tilang



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada

tahun 2015

Sedangkan untuk fasilitas pendukung yang belum terealisasi adalah lapangan parkir kendaraan, lapangan penumpukan barang, gudang penyimpanan barang kendaraan operasional dan alat bongkar

muat barang. Seperti yang dikatakan oleh Bapak Kuswanto sebagai petugas Kepolisian yang sedang tugas di Jembatan Timbang Mojoagung berpendapat bahwa tidak adanya parkir di Jembatan Timbang Mojoagung menyebabkan banyak kendaraan yang parkir di pinggir jalan.

“.....Berhubung parkirnya gak ada, mepet, ya kita mengambil kebijaksanaan ya kita lanjutkan,.....”⁵³

Dengan tidak adanya tempat parkir di Jembatan Timbang Mojoagung, membuat petugas polisi kuwalahan untuk mengatur lalu lintas di sepanjang jalan Jembatan Timbang Mojoagung. Hal ini dikarenakan sopir yang terkena operasi jam pengembalian angkutan barang lebih memilih untuk menunggu jam operasi selesai.

Kondisi tersebut juga terjadi di fasilitas pendukung untuk pelaksanaan penurunan angkutan barang yang melebihi 25%, seperti lapangan penumpukan barang, gudang penyimpanan barang kendaraan operasional dan alat bongkar muat barang. Seperti yang dijelaskan oleh Drs. Harris Mariafi B tentang keberadaan fasilitas pendukung penurunan barang.

“Untuk penurunan muatan sementara belum kita lakukan, karena belum ada tempat untuk itu”⁵⁴.

⁵³Wawancara tanggal 21 Maret 2015.

⁵⁴ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

Kemudian beliau menjelaskan lebih rinci tentang keberadaan gudang di Jembatan Timbang Mojoagung

“gudangnya untuk sementara ini belum jadi mas”⁵⁵.

Dengan belum terialisasikannya penyelenggaraan lapangan penumpukan barang, gudang penyimpanan barang kendaraan operasional dan alat bongkar muat barang mengakibatkan pelaksanaan peraturan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang masih kurang.

Tabel III.3 Pendapat Penyelenggaraan fasilitas penimbang

Nama Informan	Pendapat
Yoyok Kristyowahono SH, MH	a. Kondisi gedung operasional yang belum modern
Kuswanto	a. Belum ada parker
Drs. Harris Mariafi B	a. Belum ada tempat penurunan barang b. Belum ada gudang barang

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Penyelenggaran alat penimbangan sangat penting untuk dilaksanakan, karena akan menentukan keefektifan implementasi kebijakan ini serta mengoptimisasikan operasional jembatan timbang. Namun ada beberapa fasilitas pendukung yang belum bisa diselenggarakan karena adanya keterbatasan sumber daya yang

⁵⁵ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

dimiliki oleh Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur, seperti penyelenggaraan lapangan penumpukan barang, gudang penyimpanan barang kendaraan operasional dan alat bongkar. Selain itu gedung operasional yang masih dalam tahap renovasi juga menghambat pelaksanaan kebijakan tersebut.

III.1.2.2 Pengoperasian alat timbang

Berdasarkan Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, pengoperasian jembatan timbang harus dilaksanakan oleh petugas jembatan timbang dalam jabatan kerja. Guna kelancaran pelaksanaan tugas, petugas jembatan timbang dibantu oleh tenaga pembantu umum sesuai kebutuhan. Tenaga pembantu umum terdiri atas operator komputer; dan *cleaning service*. Seperti yang disampaikan oleh Bapak Drs. Harris Mariafi B tentang keberadaan petugas administrasi.

“wah... itu yang memegang petugas administrasi mas, kalau sabtu libur”⁵⁶.

Petugas administrasi tersebut bekerja di Jembatan Timbang Mojoagung pada hari-hari efektif aja. Tugas petugas administrasi merekapitulasi laporan harian yang masuk di jembatan timbang.

⁵⁶ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

Sedangkan untuk *cleaning service* bertugas membersihkan fasilitas-fasilitas jembatan timbang.

Selain itu agar pengoperasian jembatan timbang dapat berjalan maksimal, Kepala Dinas dapat melibatkan petugas Kepolisian Daerah Jawa Timur. Hal ini disampaikan oleh Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST

“Usaha-usaha yang telah dilakukan dari Dinas Perhubungan adalah melakukan MOU dengan Direktorat lalu lintas POLDA Jatim”⁵⁷.

Lebih lanjut lagi beliau menjelaskan peran dan fungsi Kepolisian dalam perjanjian sebagai berikut :

“Dalam bentuk, *eeee...* penindakan di lapangan Pengaturan pengembalian kendaraan yang melebihi 25 %, pengertian penindakan bahwa penindakan pelanggaran yang melebihi 25% JBI. apa bila yang kedua kali , kita tidak bisa menyidik, maka kita serahkan ke Satlantas untuk menindak lanjuti menyidik, menilang dengan barang bukti STNK atau SIM, penindakan pertama kita minta bukti, penindakan ke dua kita tidak bisa. Lah itu,rumitnya di sana. Penilangan di jalan itu udah wewenang polisi”⁵⁸.

Sependapat dengan Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST, peran dan fungsi Kepolisian dalam membantu kebijakan pengendalian kelebihan muatan juga disampaikan oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH.

“Tetapi tidak menutup kemungkinan kewenangan Dishub itu bisa di jalan asal didamping oleh PPNS atau penyidik dari POLRI. Jadi kita tidak hanya di dalam *aja*, kadang kita *action* di luar juga. Yaitu dengan jadwal ini (menunjukkan kaleder), ini Bulan Maret akan melaksanakan operasi tipe B, yaitu keselamat ketertiban lalu

⁵⁷ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

⁵⁸ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

lintas di jalan. Kita melakukan operasi itu juga melibatkan Polisi dan Dishub setempat, untuk menekan angka kecelakaan dari kalaikan jalan, mungkin masalah surat-surat kendaraan”⁵⁹.

Pernyataan dari ke dua informan tersebut dibenarkan oleh Bapak Kuswanto yang sebagai petugas Kepolisian di Jembatan Timbang Mojoagung.

“Membantu Dinas LLAJ bila ada kendala atau keluhan kita bantu penyelesaiannya”⁶⁰.

Petugas Kepolisian dalam menjalankan tugasnya diberi wewenang untuk menghentikan truk yang tidak masuk ke jembatan timbang, selain itu petugas Keolisian dapat menyita Surat Ijin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan jika terdapat sopir yang melanggar ke dua kalinya.

Dengan adanya kebijakan tersebut, wewenang petugas jembatan timbang hanya sebatas di wilayah jembatan timbang saja. Hal ini yang dianggap oleh sebagian petugas Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan kurang efektif, mengingat petugas Kepolisian tidak selalu ada di tempat, seperti yang dikatakan oleh Bapak Moch. Chisjriel, AMa PKB, ST mengenai kewenangan petugas jembatan timbang yang terbatas.

“....kelamahnya adalah kewenangan PPNS terbatas hanya penyitaan buku uji. Ketika pelanggaran berulang (yang lokaln tadi itu) ditindak lagi oleh PPNS akan diserahkan oleh Polisi

⁵⁹ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁶⁰ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

sebagai penyidik umum. Kewenangan kita hanya terbatas di ruang lingkup jembatan timbang. Apa bila ditemukan kendaraan ini tidak masuk jembatan timbang, maka kita tidak berwenang mengejar, kecuali didampingi oleh polisi”⁶¹.

Hal senada juga dikatakan oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH mengenai kewenangan petugas Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan

“Kewenangan Dishub memang dibatasi di terminal dan sebatas jembatan timbang”⁶².

Lebih lanjut lagi, Bapak Zainal A, A.Md, selaku Kepala Satuan Tugas Jaga Regu C UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang menjelaskan tentang keterbatasan bantuan petugas polisi sebagai berikut:

“Ooo.. Polisi itu *kan* kadang-kadang juga tidak ada, di sini *kan* sifatnya cuma membantu. Tugas mereka *kan* banyak. Kadang ngurusi yang kecelakaan, ada yang ngurusi macet. Itu mereka ada jadwal di sini, ini kita *gak* usah berperasangka buruk dulu, karena mereka juga mempunyai tugas yang lain dan waktunya juga terbagi, yang menjadi masalah itu cuma kewenangan, itu terjadi pada semua instansi, contohnya kalau kita itu undang-undangnya sama, di Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, kewenangan kita itu pada tempat-tempat tertentu untuk melakukan tindakan. Kalau sebelum adanya Undang-Undang 22 Tahun 1999 itu dimasukan kalau ada pelanggaran yang tertangkap tangan *kayak* kendaraan *ngeblong* atau kendaraan *gak* masuk jembatan timbang, kalau kita punya kewenangan itu *ya* kita *gak* tergantung ke instansi lain”⁶³.

⁶¹ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

⁶² Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁶³ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

Kewenangan terbatas yang dimiliki oleh petugas jembatan timbang membuat implementasi kebijakan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang menjadi kurang maksimal. Ketergantungan kewenangan kepada instansi lain menjadikan pelaksanaan kebijakan ini kurang efektif dan efisien. Karena petugas kepolisian yang diberikan kewenangan sebagai penyidik umum tidak selalu berada di pos jaga jembatan timbang, mengingat banyaknya tugas polisi selain membantu operasional jembatan timbang.

Selain keterbatasan lokasi wewenang petugas yang hanya di jembatan timbang saja, kelemahan lainnya adalah keterbatasan kewenangan penyitaan dokumen jaminan pelanggar seperti yang diungkapkan oleh Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST tentang tata cara penyitaan jaminan kendaraan.

“Kelamahannya adalah kewenangan PPNS terbatas hanya penyitaan buku uji. Ketika pelanggaran berulang (yang lokal tadi itu) ditindak lagi oleh PPNS akan diserahkan oleh Polisi sebagai penyidik umum”

Ketika terdapat sopir yang sudah melanggar kelebihan muatan 25% dari JBI dan sopir tersebut melanggar lagi, maka petugas jembatan timbang tidak bisa menindak jika tidak didampingi oleh petugas polisi. Karena ketika buku uji sudah disita oleh petugas jembatan timbang, dokumen yang dapat disita lagi adalah STNK atau SIM. Penyitaan tersebut sudah masuk dalam wewenang dari polisi.

Sedangkan untuk pengoperasian jembatan timbang diselenggarakan selama 24 jam setiap hari dan dilaksanakan secara berkesinambungan dengan 12 jam per shift disetiap regu dan dilakukan pergantian petugas. Pengoperasian alat penimbangan dilaksanakan dengan menggunakan Sistem Informasi Manajemen Terpadu yang berbasis pada pengolahan data elektronik. Dalam Sistem Informasi Manajemen Terpadu paling sedikit merekam dan memuat data tentang nomor kendaraan, JBI, golongan kendaraan, berat kendaraan beserta muatan, tingkat pelanggaran, besaran sanksi denda, asal tujuan perjalanan, jenis muatan. Berikut penjelasan dari Bapak Drs. Harris Mariafi B tentang pengaplikasian Sistem Informasi Manajemen Terpadu di Jembatan Timbang Mojoagung.

“Jadi kita mulai ketik *input* nomor kendaraan, kalau sudah berarti langsung saja. Kalau belum nomor kendaraan kita ketik, nomor uji kita ketik, berat kosong kita ketik, JBI, kalau sesuai langsung kepada pengecekan dokumen, kalau pengecekan tadi layak jalan, ya layak jalan. Terus kemudian ke pengecekan berat muatan, kalau lebih 5% sampai 25 % dari dari JBI dikenakan denda, jika lebih dari 25% dikenakan tilang sama membuat berita acara pengembalian muatan ke tempat asal.⁶⁴”

Setiap kendaraan yang masuk jembatan timbang akan diperiksa *record* data kendaraan tersebut, jika belum pernah terdaftar pada Sitem Informasi Manajaemen Terpadu maka operator akan mencatat nomor Kendaraan, nomor uji, berat kosong kendaraan, JBI dan JBB. Jika sudah terdaftar sebelumnya maka langsung pada proses

⁶⁴ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

selanjutnya, yaitu pengecekan berat muatan, pengecekan dokumen dan pengecekan laik jalan.

Sistem Informasi Manajemen Terpadu merupakan bentuk inovasi dari Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur. Dengan sistem ini semua kegiatan pengoperasian Jembatan Timbang Mojoagung terkoneksi dengan server pusat, yaitu di Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur. Seperti yang disampaikan oleh Bapak Zainal A, A.Md, tentang kecanggihan Sistem Informasi Manajemen Terpadu.

“Ada. Ini *online*, bisa lihat di Surabaya, *sampean* bisa akses mas, pimpinan posisi di rumah pun bisa akses. Dengan adanya kamera itu, provinsi itu tau, Jembatan Timbang Mojoagung sudah nilang berapa? Sudah denda berapa? Kendaraan berapa yang masuk, tau itu. Baik data elektronik maupun visual. Kalau kita macam-macam udah gak bisa, kan keliatan di kamera itu. Sanksi-sanksi untuk pegawainya itu ada.⁶⁵”

Penjelasan tentang kelebihan Sistem Informasi Manajemen Terpadu tersebut didukung oleh pernyataan dari Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH mengenai pengawasan operasional jembatan timbang yang menggunakan Sistem Informasi Manajemen Terpadu

“Pengawasannya kita melalui... baik secara langsung atau tidak langsung, secara tidak langsung kita melalui *CCTV*. *CCTV* itu karena kita masuk dalam zona bebas dari korupsi. Artinya tidak.. .. diupayakan agar tidak ada *pungli*, *pungli* itu sama dengan kalau menurut undang-undang Tipikor sebagai suap, dan suap itu gratifikasi, dan itu masuk dalam ranah korupsi. Nah... supaya mengeliminir kejadian itu, kita awasai melalui *CCTV*. Kalau *CCTV* bisa 24 jam”

⁶⁵ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

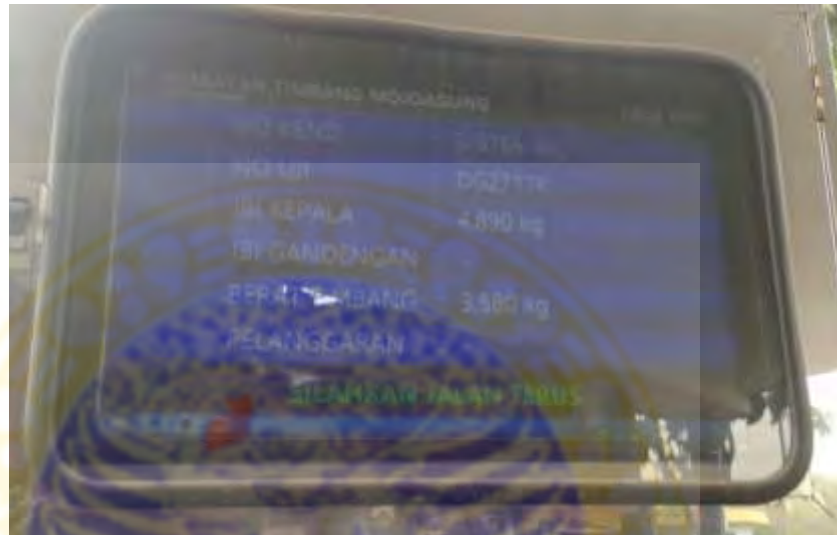
Semua data operasional seperti profil kendaraan, berat kendaraan yang ditimbang, dan jenis pelanggaran kendaraan dapat dilihat dari pusat server. Selain itu data tersebut juga terkoneksi di jembatan timbang seluruh Jawa Timur, jadi ketika kendaraan angkutan barang melanggar di salah satu jembatan timbang di Jawa Timur, data tersebut akan muncul di jembatan timbang lainnya. Sehingga kendaraan tersebut tidak dikenakan sanksi denda lagi.

Pengecekan berat muatan dilakukan untuk mengetahui apakah kendaraan tersebut melanggar ketentuan batas minimum dalam mengangkut barang yang sudah ditentukan. Batas minimum kelebihan muatan angkutan barang adalah 5% dari berat yang diijinkan atau JBI. Jika melanggar kelebihan muatan 5% sampai 25% dari JBI, maka akan dikenai sanksi denda sesuai dengan jenis kendaraan. Kemudian untuk kendaraan angkutan barang yang melanggar lebih 25% dari JBI maka akan dikenakan sanksi tilang, penurunan muatan atau pengembalian ke tempat asal.

Gambar III.3 tersebut merupakan papan informasi untuk memberitahukan kepada sopir tentang berat timbangan dan jenis berat pelanggaran muatan jika terjadi pelanggaran kelebihan muatan dari JBI pada waktu di timbang. Sehingga sopir akan mengetahui berat

secara langsung dan tidak ada manipulasi data dalam pelaksanaan penimbangan.

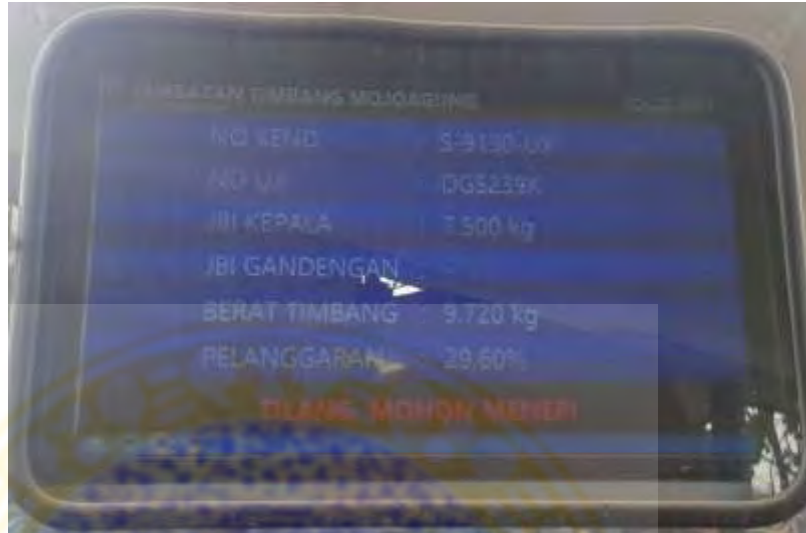
Gambar III.3 Display informasi tanda tidak ada pelanggaran



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Ketika kendaraan angkutan barang masuk ke dalam timbangan secara otomatis hasil penimbangan muncul di layar monitor informasi berat timbangan. Gambar III.3 menjelaskan bahwa kendaraan tersebut tidak melanggar kelebihan muatan dan diperbolehkan untuk jalan terus, kemudian pada gambar III.4 merupakan tanda terdapat pelanggaran kelebihan muatan pada kendaraan dan harus menepi untuk melakukan proses tilang atau sanksi denda.

Gambar III.4 Display informasi tanda terdapat pelanggaran



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Selanjutnya adalah pengecekan dokumen-dokumen kendaraan seperti buku uji yang disesuaikan dengan kondisi kendaraan. Pengecekan buku uji dapat dilakukan dengan melihat masa berlaku KIR yang juga dapat dilihat di *plat* samping kendaraan. Jika tidak sesuai maka dapat dikenakan sanksi tilang dengan penyitaan buku KIR atau STNK. Sedangkan jika tidak membawa kelengkapan buku uji dapat dikenakan sanksi kelengkapan dengan pemberian hukuman tilang, seperti yang diungkapkan oleh Bapak Zainal A, A.Md yang menjelaskan tentang kondisi sopir yang tidak membawa buku KIR walaupun kendaraan tersebut tidak melanggar kelebihan muatan.

“Ya kena pelanggaran kelengkapan mas, kelengkapan kendaraan itu kan administrasi 3 itu ya.⁶⁶”

Namun kenyataan dilapangan masih terdapat indikasi pelanggaran pelaksanaan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang, khususnya masalah pengecekan administrasi. Hal ini berdasarkan observasi peneliti ketika berada di ruang operasional pada tanggal 21 Maret 2015 terdapat sopir yang tidak diperiksa kelengkapannya dan salah seorang kernet sopir menghampiri petugas dengan melempar uang senilai Rp 20.000,-. Kejadian tersebut berawal ketika truk tronton dengan kereta gandeng warna coklat memasuki Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang.

Gambar III.5 Uang diduga suap dari sopir truk tronton



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

⁶⁶ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

Ketika di atas timbangan, petugas di ruang operasional sudah menginstruksikan untuk melanjutkan perjalanan tanpa pemeriksaan dokumen-dokumen, seperti buku KIR. Kemudian terlihat seorang kernet truk tersebut lari mendatangi loket petugas pembayaran denda dan melempar uang Rp 20.000,-. Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH, selaku Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang membenarkan adanya kejadian tersebut.

“iya itu, pasti ada, sopir berusaha memberikan uang kepada petugas, tapi *Alhamdulillah* petugas tidak mau menerima. Kalau *diuncalno* pasti iya, pasti itu. *Menganeh-anehi* pokoknya. *Ya* kalau udah dilempar, kalau masih ada ini, kalau misalkan udah *malem*, petugas berkurang. Itu... makanya ini juga menjadi *PR* buat kami sebagai pengawas di situ. Kalau di timbangan, *pungli* itu tidak sama dengan nol. *Daaaah....* Saya katakana seperti itu kenapa?, itu kembali lagi kepada karakteristik orang yang bermacam-macam, baik operator maupun pengemudi. Saya tidak bisa menyalahkan sepenuhnya operator itu. Sebab kalau keterbatasan personil, dilempar seperti itu, kita tidak bisa apa-apa. Apa lagi udah lari, disempit udah *gak* mau. Kita ngejar juga kita cari keselamatan, sebab pernah peristiwa di Trowulan itu polisi mengejar dipepet masuk sawah, jadi kita berusaha untuk semaksimal mungkin. Memang untuk...*eeee*, kalau kita *flash back* ke belakang Perda 4 ini, penilain di provinsi tempat kami, Mojoagung itu sudah mendekati 98%. Kalau menurut saya, itu sudah bagus dari 100%.⁶⁷”.

Jika kita melihat situasi pada saat peristiwa terjadi, sebenarnya petugas jaga di lapangan cukup lengkap dan juga ada dua petugas polisi di pintu keluar jembatan timbang. Namun seolah-olah petugas tersebut membiarkan kejadian itu, walaupun petugas tersebut sudah

⁶⁷ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

berusaha menolak uang yang dapat diindikasikan sebagai suap seperti yang dijelaskan lebih lanjut lagi oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH,.

“*Nah...* itu merupakan kelemahan daripada *eeee.*, bukan kelemahan petugas, karena petugas kita terbatas, jadi kembali lagi yang namanya pengawasan, yang namanya pelaksanaan tugas di jembatan timbang, tadi sudah saya katakan, kalau kita mempraktekan *low inforccement* atau penegakan hukum di jembatan timbang tidak semerta-merta menjadi corong undang-undang, artinya undang-undang mengatakan seperti itu, *ndak...* sebab apa? Di jembatan timbang karakter...., beberapa karakter manusia ada di situ. Memang dalam pengawasan ini kita ingin tahu kenapa sih *koq* seperti itu, ternyata kejadian-kejadian seperti hak tersebut, misalkan pemberian suap itu bukan karena keinginan operator di lapangan., tapi kemauan daripada sopir. Kenapa sopir melakukan itu? Sopir itu hukum ekonomi yang diterapkan, mereka ingin muat yang banyak dengan pengeluaran sedikit⁶⁸”

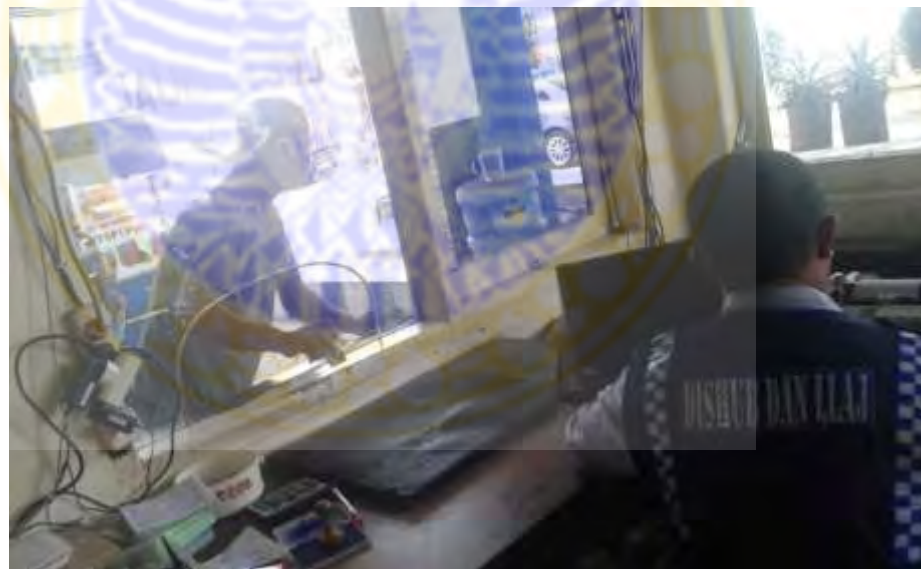
Beliau berpendapat bahwa semua kesalahan dalam pelaksanaan peraturan pengendalian kelebihan muatan di jembatan timbang bukan karena keinginan petugas saja. Penegakan hukum di lapangan sangat sulit dilaksanakan mengingat banyak faktor yang mempengaruhi petugas untuk melawan hukum yang ada. Aspek keselamatan bekerja menjadi salah satu faktor petugas dalam membuat keputusan dan bertindak. Minimnya fasilitas di Jembatan Timbang Mojoagung membuat kebijakan pengendalian kelebihan muatan ini belum maksimal diimplementasikan. Setelah beberapa menit kejadian

⁶⁸ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

tersebut, muncul lagi truk tanpa melanggar kelebihan muatan namun tidak membawa buku uji kendaraan atau KIR.

Gambar III.6 menjelaskan situasi fakta di lapangan dalam pelaksanaan kebijakan pengendalian kelebihan muatan barang di Jembatan Timbang Mojoagung. Terlihat sopir truk hanya memberikan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) tanpa memperlihatkan buku KIR atau buku uji.

Gambar III.6 Sopir truk hanya membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan lolos dari sanksi



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Namun petugas di lapangan mengizinkan sopir tersebut untuk melanjutkan perjalanan. Seperti yang dikatakan oleh Bapak Anton,

sopir truk dari Semarang menuju Pasuruan tentang pemeriksaan buku KIR.

“*yagak* apa –apa. Tapi *ya* tetep nimbang, tapi gak usah pakai buku KIR. Soalnya *gak* melebihi muatan gitu lo Mas⁶⁹”.

Sopir tersebut menjelaskan tentang tata cara masuk jembatan timbang, buku KIR hanya diperiksa ketika angkutan barang tersebut melanggar melebihi muatan saja. Tetapi jika tidak melakukan pelanggaran muatan, maka buku KIR tidak diperiksa. Penegakan hukum atau peraturan di lapangan sangat sulit dilakukan, karena banyak faktor yang mempengaruhi pelaksanaan tersebut. Contohnya dalam kasus tentang sopir yang tidak melanggar ketentuan kelebihan muatan, namun sopir tersebut tidak membawa dokumen-dokumen kelengkapan kendaraan. Jika kita melihat dari substansi peraturan pengendalian kelebihan muatan, truk tersebut sudah tidak melanggar lagi, karena petugas juga melihat kondisi truk yang masih muda dan laik jalan secara kasat mata.

Selain pengecekan dokumen-dokumen, kondisi laik jalan angkutan barang juga harus diperiksa. Berdasarkan Pasal 4 Ayat 4 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, Persyaratan laik jalan ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang

⁶⁹ Wawancara tanggal 07 Maret 2015

diukur paling sedikit terdiri atas emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan bermotor. Namun dalam pelaksanaannya pengecekan indikator tersebut tidak dilaksanakan seperti yang dijelaskan oleh Bapak Drs. Harris Mariafi B

“Bukan mas! bukan, *ya* seperti kaca pecah, ban tipis, remnya gundul. Terus *ya* kita lihat dari buku ujinya, kalau bukunya mati *ya* kita tilang⁷⁰”

Pernyataan tersebut didukung oleh informan lainnya, Bapak Zainal A, A.Md yang memberikan pernyataan hampir mengenai pemeriksaan laik jalan.

“Diperiksa, gini... itu sambil jalan, kalau pelanggaran kelaikan itu hampir tidak ada, contohnya gini, kayak kampas rim itu kan gak terlihat, kekuatan rim itu kan gak terlihat, itu tugasnya pengujian, yang nampak aja⁷¹.”

Seperti kedua informan sebelumnya, Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH, memberikan penjelasan yang lebih dalam tentang pemeriksaan laik jalan angkutan barang di jembatan timbang

“Kalau kelaikan pasti diperiksa, tapi hanya secara kasat mata saja, secara kasat mata itu misalkan seperti sudah ditempelin plat uji atau plat samping, dan buku uji kan ada masa berlakunya, kita

⁷⁰ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

⁷¹ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

bisa lihat di situ. Secara kasat mata tetap diperiksa, tetapi secara teknis atau mendetail, kita bukanya gak bisa, tapi tidak ada waktu untuk itu. Terlalu lama nanti, *laaa* terus misalkan memeriksa satu persatu seperti emisi gas buang, *opo maneh* mas? Ban, rem, kebisingan suara, lampu, webber, apa lagi? Jika kita periksa semuanya, satu kendaraan itu butuh waktu minimal 5 menit. Katakana kita nilang hanya satu menit, tapi aslinya kayak gitu. Apa lagi ini..*laaa* kita tetep periksa, tapi kapasitas kita hanya sebatas memeriksa kasat mata saja. Jadi kita hanya memeriksa yang kasat mata saja, ada plat uji, ada plat samping, ada buku uji, tiga ini yang kita periksa, kalau ini sudah sesuai dengan plat uji, itu ada nomor ujinya, ada masa berlakunya⁷².”

Sedikit berbeda dengan informan sebelumnya, Bapak Moch. Chisjqiell, AMa PKB, ST menjelaskan tentang peran jembatan timbang terkait dengan pemeriksaan kelaikan jalan angkutan barang.

“Di Perda itu mengatur tentang pengendalian kelebihan muatan, tidak semua. Di jembatan timbang fokusnya untuk pengendalian muatan. Jadi ini termasuk persyaratan laik jalan yang dilaksanakan di kota atau kabupaten, jadi kami tidak memeriksa hasil uji terkait persyaratan laik jalan. Untuk ini terkait dengan kondisi laik jalan seperti emisi gas buang, itu saat waktu uji berkala di kota atau kabupaten. Dinas Perhubungan yang melaksanakan kota atau kabupaten⁷³.”

Dari keempat informan tersebut dapat disimpulkan bahwa persyaratan kelaikan jalan angkutan barang tidak dilaksanakan sesuai dengan Pasal 4 Ayat 4 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Pemeriksaan laik jalan yang dilakukan di Jembatan Timbang Mojoagung hanya sebatas kasat mata saja, sedangkan untuk kelaikan

⁷² Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁷³ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

jalan secara teknis dilakukan di Dinas Perhubungan Kota atau Kabupaten.

Dalam pengoperasian jembatan timbang, petugas operator menggunakan 3 komputer yang masing-masing komputer memiliki fungsi yang berbeda. Yang pertama adalah komputer untuk mencatat status kendaraan angkutan barang.

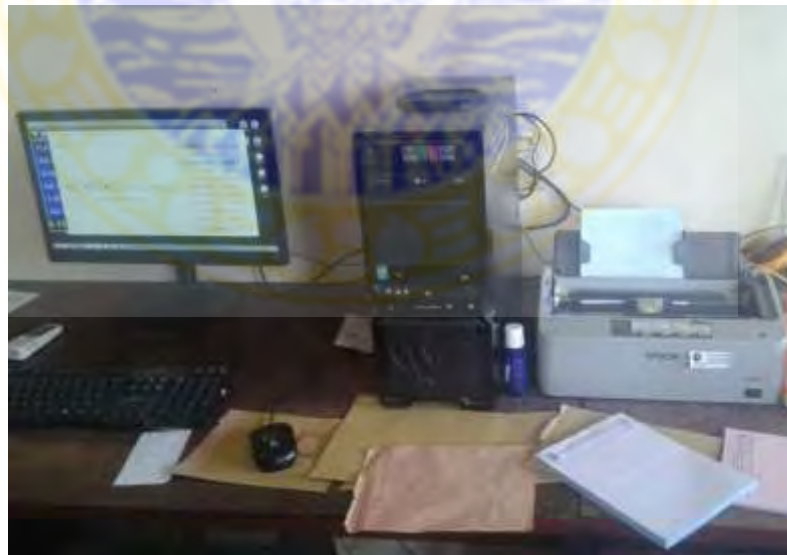
Komputer satu mencatat segala profil kendaraan yang masuk ke jembatan timbang, yaitu nomor kendaraan, buku uji, asal, tujuan, jenis muatan dan lain-lain. Komputer 1 akan terkoneksi dengan komputer 2 dan komputer 3. Setelah informasi data mengenai kendaraan angkutan barang masuk, maka informasi tersebut akan dilanjutkan di komputer 2 atau komputer 3. Komputer 2 terletak di sebelah kiri komputer 1 yang berfungsi untuk memproses sanksi denda bagi pelanggar kelebihan muatan 5% sampai 25% dari JBI. Sedangkan untuk komputer 3 terletak di belang dari komputer 2 yang berfungsi memproses tilang.

Gambar III.7 Komputer 1



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Gambar III.8 Komputer 2



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Gambar III.9 Komputer 3



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Komputer 2 juga dapat disebut dengan loket pembayaran pelanggaran denda. Terlihat sebuah mesin cetak denda di sebelah kiri komputer 2 yang berfungsi untuk memberikan nota kepada sopir yang melanggar kelebihan muatan antara 5% sampai 25% dari JBI. Kemudian di belakang komputer 2 adalah computer 3 yang berfungsi untuk memproses tilang.

Komputer ini berfungsi untuk memproses pelanggaran tilang yang nantinya sopir akan menjalani sidang di Pengadilan Negeri Jombang. Petugas jembatan timbang atau PPNS hanya memberikan rekomendasi surat pelanggaran tanpa memberikan putusan berapa denda yang harus dibayar kepada negara.

Tabel III.4 Pengoperasian Jembatan Timbang Mojoagung

Nama Informan	Pendapat
Drs. Harris Mariafi B	<ul style="list-style-type: none"> a. Dibantu oleh petugas administrasi dan <i>cleaning service</i> b. Mencatat semua data kendaraan yang masuk ke jembatan timbang dengan SIMP. c. Memeriksa berat, dokumen-dokumen, dan laik jalan kendaraan. d. Pemeriksaan laik jalan hanya sebatas yang tampak luar saja.
Bapak Zainal A, A.Md,	<ul style="list-style-type: none"> a. Terbatasnya wewenang petugas jembatan timbang yang menjadikan ketergantungan dengan instansi lain yang belum pasti ada di lapangan. b. Tidak membawa buku uji termasuk pelanggaran administrasi. c. Pemeriksaan laik jalan hanya dilakukan pada bagian kendaraan yang Nampak saja
Yoyok Kristyowahono SH, MH	<ul style="list-style-type: none"> a. Kewenangan Dishub yang hanya di jembatan timbang saja. b. Pungli di jembatan timbang tidak sama dengan nol c. Banyak para sopir yang berusaha memberikan uang suap, namun petugas berusaha untuk tidak menerimanya. d. Pengoprasian Jembatan Timbang Mojoagung sudah mencapai 98% e. Pemeriksaan laik jalan hanya sebatas kasat mata saja.
Moch. Chisjqi, AMA PKB, ST	<ul style="list-style-type: none"> a. Melakukan kerja sama dengan POLRI b. Keterbatasan wewenang petugas jembatan timbang yang hanya dapat menindak di jembatan timbang saja. c. Pemeriksaan kondisi laik jalan merupakan wewenang Dishub kota atau kabupaten
Kuswanto	<ul style="list-style-type: none"> a. Polisi membantu petugas jembatan timbang jika terdapat kendala maupun keluhan.

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Pelaksanaan peraturan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang berpedoman pada Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah

Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Dalam pelaksanaan kebijakan tersebut petugas jembatan timbang dibantu oleh petugas administrasi, *cleaning service* dan petugas kepolisian. Wewenang petugas jembatan timbang hanya terbatas pada penindakan di jembatan timbang saja, maka dari itu peran kepolisian di jembatan timbang sangat penting. Contohnya ketika terdapat truk yang tidak masuk jembatan timbang, petugas jembatan timbang tidak memiliki wewenang untuk mengejanya. Sedangkan petugas polisi tidak selalu ada di lapangan, mengingat tugas polisi yang banyak dalam pengamanan jalan.

Pengoprasian jembatan timbang dilaksanakan selama 24 jam dengan dua tim regu satuan jaga. Pelaksanaan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang dimulai dari pengecekan data kendaraan, jika kendaraan sudah terdaftar maka ke proses selanjutnya. Namun jika belum pernah masuk ke jembatan timbang, maka petugas jembatan akan mencatat data kendaraan seperti nomor kendaraan, nomor uji, berat kosong, JBB dan JBI. Setelah itu adalah proses penimbangan kendaraan berdasarkan ketentuan yang berlaku, yaitu jika berat kendaraan melebihi JBI kurang dari 5%, maka tidak termasuk pelanggaran muatan. Namun jika kendaraan tersebut memiliki kelebihan berat 5% sampai 25% dari JBI, maka akan diberikan sanksi denda dan kelebihan muatan lebih dari 25% akan dikenakan sanksi

tilang dan pengembalian kendaraan ke tempat asal atau penurunan muatan.

Kemudian proses selanjutnya adalah pengecekan dokumen-dokumen kendaraan seperti buku uji. Yaitu melihat masa berlaku buku uji dan disesuaikan dengan plat samping kendaraan. Jika dokumen-dokumen kendaraan tersebut tidak lengkap maka dapat dikenai sanksi tilang. Dalam proses ini masih belum maksimal, karena masih terdapat pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan petugas. Seperti membiarkan sopir yang tidak membawa buku uji kendaraan dan tidak bisa mencegah sopir yang berusaha memberikan uang yang diduga sebagai suap. Hal ini dikarenakan kurangnya petugas di lapangan dan fasilitas pendukung yang kurang lengkap.

Setelah pengecekan dokumen-dokumen kendaraan, kendaraan angkutan barang diperiksa kelaikan jalan. Dalam proses ini, pemeriksaan hanya pada bagian-bagian yang kasat mata atau terlihat saja. Hal ini tidak sesuai dengan Pasal 4 Ayat 4 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Jika tidak ada pelanggaran yang serius maka kendaraan boleh melanjutkan perjalanan.

III.1.2.3 Penyelenggaraan sanksi

Seperti yang sudah dijelaskan oleh informan di sub bab sebelumnya, terdapat dua jenis sanksi bagi kendaraan yang melanggar kelebihan

muatan angkutan barang. Yaitu pemberian sanksi denda bagi pelanggar yang kelebihan muatan 5% sampai dengan 25% dan sanksi tilang bagi pelanggar yang melebihi muatan 25%. Lebih rinci lagi Bapak Drs. Harris Mariafi B menjelaskan tentang macam-macam jenis sanksi denda sebagai berikut.

“Jadi kendaraan ditimbang, tingkat pelanggarannya, seumpama seperti kendaraan tingkat 1 sanksi dendanya Cuma Rp 10.000,- sedangkan untuk tingkat 2 sanksi dendanya Rp 20.000,- itu dilihat dari JBBnya mas, JBB mulai dari 1.500 Kilo gram sampai dengan 8.000 Kilogram, terus bentuk sistem pembayaran untuk golongan 2 juga dilihat dari JBB, mulai dari 8.000 koma berapa itu aja sampai 14.000. untuk golongan 2 dengan denda Rp 30.000,- untuk tingkat 1. Sedangkan untuk tingkat 2 itu Rp 40.000,- . selanjutnya untuk penyelenggaraan denda dengan JBB 14.000 sampai dengan 21.000. untuk golongan 3 tingkat 1 dendanya Rp 40.000,- , untuk tingkat 2 itu Rp 50.000,-. Dan yang terakhir sistem pembayaran untuk JBB 21.000 kilo itu untuk tipe kendaraan golongan 4, sistem pembayarannya dikenakan Rp 50.000,-, untuk yang tingkat 2 dikenakan Rp 50.000,- dan selebihnya tetap dikenakan sanksi tilang⁷⁴”.

Pengenaan Sanksi denda diatur dalam pasal 19 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, yaitu dengan berdasarkan golongan kendaraan dan tingkat pelanggaran kelebihan muatan.

Tabel III.5 Pengenaan sanksi denda

No	Jenis Kendaraan / Golongan Kendaraan	Pelanggaran		
		Tingkat 1	Tingkat 2	Tingkat 3
1	Golongan 1 dengan JBB 1.500 Kg s/d 14.000 Kg	Rp 10.000,-	Rp 20.000,-	Sanksi Pidana
2	Golongan 2 dengan JBB 8.001 Kg s/d 14.000 Kg	Rp 30.000,-	Rp 40.000,-	Sanksi Pidana

⁷⁴ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

3	Golongan 3 dengan JBB 14.001 Kg s/d 21.000 Kg	Rp 40.000,-	Rp 50.000,-	Sanksi Pidana
4	Golongan 4 dengan JBB di atas 21.001 Kg	Rp 50.000	Rp 60.000,-	Sanksi Pidana

Sumber : diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

JBB atau Jumlah berat yang diizinkan adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya. Dalam penggolongan kendaraan terdapat 4 jenis golongan menurut JBB. Yaitu golongan 1 dengan JBB 1.500 Kg sampai dengan 14.000 Kg, golongan 2 dengan JBB 8.001 Kg sampai dengan 14.000 Kg, golongan 3 dengan JBB 14.000 Kg sampai dengan 21.000 Kg dan golongan 4 dengan JBB di atas 21.001 Kg.

Tabel III. 6 Jumlah pelanggaran denda kelebihan muatan di Jembatan Timbang Mojoagung tahun 2014

No	Bulan	Golongan I		Golongan II		Golongan III		Golongan IV	
		Tingkat I	Tingkat II	Tingkat I	Tingkat II	Tingkat I	Tingkat II	Tingkat I	Tingkat II
1	Januari	1566	16493	140	1952	1077	1606	500	535
2	Februari	1181	14886	103	1807	916	1058	269	233
3	Maret	1434	15253	122	1808	846	822	267	175
4	April	1353	6947	122	742	105	702	33	179
5	Mei	1836	10070	121	1644	264	1131	42	344
6	Juni	2096	16298	109	3411	220	1852	27	528
7	Juli	1411	10772	90	2546	187	1693	28	601
8	Agustus	1483	12702	84	2576	214	1490	13	488
9	September	1999	15959	80	3161	366	1745	12	834
10	Oktober	2154	17107	102	3232	344	1818	10	413
11	Nopember	2123	18107	116	3641	354	2083	32	883
12	Desember	1837	15347	137	3407	263	1545	25	699
Jumlah		20473	169941	1326	29927	5156	17545	1258	5912

Sumber : diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

Sedangkan untuk tingkat pelanggaran terdapat 3 jenis pelanggaran berdasarkan JBI atau berat maksimum kendaraan berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui. Pelanggaran tingkat pertama adalah kelebihan muatan 5% sampai 15% dari JBI, pelanggaran tingkat dua adalah kelebihan muatan 15% sampai dengan 25% dari JBI dan yang terakhir adalah pelanggaran tingkat 3 dengan kelebihan muatan lebih dari 25% ke atas dari JBI.

Dari data tabel III.6 dapat disimpulkan bahwa pada tahun 2014 golongan kendaraan yang paling banyak melanggar kelebihan muatan adalah kendaraan golongan I dengan jumlah 190.414 kendaraan. Kemudian untuk jumlah kendaraan paling banyak melanggar pelanggaran tingkat I adalah kendaraan golongan I dengan 20.473 kasus dan kendaraan yang paling banyak melanggar pelanggaran tingkat II adalah kendaraan golongan tingkat II dengan total 29.927 pelanggaran. Sedangkan untuk keseluruhan pelanggaran kelebihan muatan, pelanggaran tingkat II lebih banyak daripada pelanggaran tingkat I, yaitu dengan jumlah total 223.325 kasus pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 15% sampai 25%.

Tabel III.7 menjelaskan tentang rincian uang denda pelanggaran kelebihan muatan di Jembatan Timbang Mojoagung yang kemudian menjadi salah satu PAD Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Timur pada tahun 2014. Uang hasil penindakan pelanggaran denda kelebihan

muatan terbanyak terdapat di kendaraan angkutan barang golongan I dengan pelanggaran tingkat II, yaitu dengan total pemasukan Rp 3.398.820.000,- atau sekitar 53,56 % dari total keseluruhan uang denda kelebihan muatan.

Tabel III.7 Jumlah uang pelanggaran denda kelebihan muatan di Jembatan Timbang Mojoagung tahun 2014

No	Bulan	Golongan I		Golongan II		Golongan III		Golongan IV	
		Tingkat I (Rp)	Tingkat II (Rp)	Tingkat I (Rp)	Tingkat II (Rp)	Tingkat I (Rp)	Tingkat II (Rp)	Tingkat I (Rp)	Tingkat II (Rp)
1	Januari	15.660.000	329.860.000	4.200.000	78.080.000	43.080.000	80.300.000	25.000.000	32.100.000
2	Februari	11.810.000	297.720.000	3.090.000	72.280.000	36.640.000	52.900.000	13.450.000	13.980.000
3	Maret	14.340.000	305.060.000	3.660.000	72.320.000	33.840.000	41.100.000	13.350.000	10.500.000
4	April	13.530.000	138.940.000	3.660.000	29.680.000	4.200.000	35.100.000	1.650.000	10.740.000
5	Mei	18.360.000	201.400.000	3.630.000	65.760.000	10.560.000	56.550.000	2.100.000	20.640.000
6	Juni	20.960.000	325.960.000	3.270.000	136.440.000	8.800.000	92.600.000	1.350.000	31.680.000
7	Juli	14.110.000	215.440.000	2.700.000	101.840.000	7.480.000	84.650.000	1.400.000	36.060.000
8	Agustus	14.830.000	254.040.000	2.520.000	103.040.000	8.560.000	74.500.000	650.000	29.280.000
9	September	19.990.000	319.180.000	2.400.000	126.440.000	14.640.000	87.250.000	600.000	50.040.000
10	Oktober	21.540.000	342.140.000	3.060.000	129.280.000	13.760.000	90.900.000	500.000	24.780.000
11	November	21.230.000	362.140.000	3.480.000	145.640.000	14.160.000	104.150.000	1.600.000	52.980.000
12	Desember	18.370.000	306.940.000	4.110.000	136.280.000	10.520.000	77.250.000	1.250.000	41.940.000
Jumlah		204.730.000	3.398.820.000	39.780.000	1.197.080.000	206.240.000	877.250.000	62.900.000	354.720.000
Total seluruh denda									6.341.520.000

Sumber : diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

Sedangkan golongan kendaraan yang paling banyak mengeluarkan uang denda adalah kendaraan golongan I dengan jumlah uang denda sebanyak Rp 3.603.550.000,-. Untuk kategori tingkat pelanggaran dari seluruh golongan kendaraan adalah pelanggaran kategori tingkat II atau pelanggaran muatan lebih dari 15% sampai 25% dengan jumlah uang denda Rp 5.827.870.000,-.

Dari analisis tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa jenis pelanggaran yang paling banyak dilakukan oleh kendaraan angkutan barang adalah pelanggaran tingkat II atau kelebihan muatan 15% sampai 25%. Jenis pelanggaran tersebut menghasilkan uang denda sebesar Rp 5.827.870.000,- atau 91,9% dari total keseluruhan denda. Hal ini dikarenakan jumlah pelanggaran tingkat II lebih banyak daripada jumlah pelanggaran tingkat I, selain itu sanksi denda pelanggaran tingkat II lebih banyak daripada pelanggaran tingkat I.

Tata cara pembayaran sanksi denda dapat langsung dilakukan di jembatan timbang dengan membayar sesuai dengan jenis golongan kendaraan dan tingkat pelanggaran, yaitu dapat membayar di loket satu khusus pembayaran denda. Pelanggar harus membawa buku KIR sebagai syarat administrasi, setelah itu pelanggar akan mendapatkan bukti pembayaran dari petugas jembatan timbang. Sedangkan untuk pelaporan, petugas harus melampirkan bukti denda pelanggaran sebanyak 6 rangkap dengan ketentuan :

- a. Lembar kesatu dan lembar kedua, dikirim ke Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah;
- b. Lembar ketiga, dikirim ke Unit Pelaksana Teknis Dinas Pendapatan Provinsi Jawa Timur setempat;
- c. Lembar keempat, dikirim ke Bendahara Penerimaan;

d. Lembar kelima, diarsip oleh Bendahara Penerimaan Pembantu;
dan

e. Lembar keenam diarsip oleh Bank Jatim

Gambar III.10 Formulir surat tanda setoran



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Uang hasil denda pelanggaran tersebut harus disetorkan ke Kas Umum Daerah melalui Bank Jatim dalam waktu 24 jam oleh bendahara pembantu. Secara keseluruhan pelaksanaan pemberian sanksi denda tidak ada masalah ya berarti. Semua data tentang pelanggaran tercatat dalam Sistem Informasi Manajemen Terpadu, sehingga tidak ada manipulasi dalam pembayaran saksi denda. Hanya

beberapa fasilitas pendukung saja yang perlu diperbaiki, seperti ruang tunggu pembayaran denda dan tempat parkir truk yang kurang luas.

Selanjutnya adalah pelaksanaan pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% atau mengenakan sanksi tilang. Bagi kendaraan yang melanggar kelebihan tersebut maka akan dikenai sanksi tilang oleh petugas jembatan timbang dan pengembalian kendaraan atau penurunan muatan.

Tabel III.8 Jumlah pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% tahun 2014

No	Bulan	Jumlah Pelanggaran			
		Golongan I	Golongan II	Golongan III	Golongan IV
1	Januari	66	243	66	12
2	Februari	46	249	50	8
3	Maret	201	621	149	34
4	April	206	833	160	62
5	Mei	481	1.405	257	86
6	Juni	254	876	123	52
7	Juli	78	309	45	18
8	Agustus	47	249	73	10
9	September	52	264	45	5
10	Oktober	60	322	33	11
11	Nopember	63	290	30	5
12	Desember	75	262	28	9
Jumlah		1.629	5.923	1.059	312
Total keseluruhan					8.923

Sumber : diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

Tabel tersebut merupakan rincian jumlah pelanggaran kendaraan muatan barang yang melanggar kelebihan muatan lebih dari 25% selama kurun waktu satu tahun. Dari data tersebut dapat diketahui

bahwa jumlah pelanggar kelebihan muatan lebih dari 25% sebanyak 8.923 kasus atau sekitar 3,4% dari total pelanggaran kelebihan muatan. Sedangkan untuk pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% terbanyak adalah kendaraan golongan II dengan total pelanggaran sebanyak 5.923 kasus atau sekitar 66,4 % dari jumlah seluruh pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25%. Namun untuk penindakan pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% khususnya pembayaran kompensasi menjadi wewenang dari hakim, petugas jembatan timbang hanya memberikan berita acara saja dan tidak bisa menentukan berapa besar denda yang akan diterima pelanggar seperti yang dijelaskan oleh Bapak Drs. Harris Mariafi B tentang pembayaran tilang.

“Di sini hakimnya tidak mau dititipi uang, pernah petugas dari pengadilan ke sini. Beliau bilang, tugasnya Dishub atau PPNS itu hanya untuk memproses tilang, tidak bisa menentukan jumlah uang dendanya berapa. Jadi ketika kami ditanyak pengemudi, ya maaf kita tidak tahu berapa⁷⁵.”

Hal senada juga disampaikan oleh Suharno, sopir tronton dari Wonogiri tentang tata cara pembayaran pelanggaran tilang.

“masalaha kalau tilang di sini *gak* bisa dititipkan, harus hadir. Lain kalau lintas Mas, itu bisa⁷⁶”

⁷⁵ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

⁷⁶ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

Pernyataan tersebut sesuai dengan pendapat dari Bapak Zainal A, A.Md, ketika memberikan pengertian kepada sopir yang sedang berusaha memberikan suap.

“Ooo titipan itu untuk jombang gak bisa titip mas, *sampean* tak ceritane mas, yang ketilang di sini itu ada orang Padang, Jawa Tengah, Kalimantan. Apa lagi kena operasi pengendalian ini. Kalau *sampean gak iso ngurusi yo kon ngurusi saudarane sampean* kalau sibuk nyopir⁷⁷.”

Sopir tersebut bernama Suharsono yang berasal dari Wonosobo dengan pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% dari JBI. Beliau berusaha untuk memberikan uang suap kepada petugas dengan meletakkan uang di dalam buku kir. Petugas sudah berusaha berkali-kali menolak uang tersebut, namun sopir tersebut tetap saja mencoba merayu petugas seperti yang dijelaskan dalam kutipan pembicaraan antara Suharsono sebagai sopir yang melanggar yang berusaha memberikan uang suap kepada Bapak Zainal A, A.Md, sebagai petugas jaga.

Suharsono : “*Kulo mboten mesti mriki pak*”, (berusaha merayu petugas)

Zainal A, A.Md : “*Ya itu yang namanya sanksi tilang itu mas, jadi aturan itu gak melihat sampean dari jauh atau sampean sibuk, kalau sampean melanggar berat, ya itu urusan jenengan mas*”,

Suharsono : “*Tolong dibantu Pak, saestu Pak, Tolong dibantu Pak*”

⁷⁷ Pembicaraan Bapak Zainal A, A.Md, sebagai petugas Jembatan Timbang Mojoagung dengan Suharsono pelanggaran kelebihan muatan muatan lebih dari 25% JBI pada tanggal 24 Maret 2015

Zainal A, A.Md : “*Sampean* ngerti Bahasa Indonesia *gak* mas, *koq* kayaknya agak kesulitan ini. Saya kan sudah ngomong, kalau titipan *gak* boleh. Kalau ada kesulitan itu *ya* resiko *sampean*. Namanya *sampean* siapa mas?”

Suharsono : “Suharsono, Pak minta tolong (masih berusaha untuk menyuap petugas)”

Zainal A, A.Md : “Kalau saya cerita yang ditilang itu ada dari Mataram, Bali, Padang. *Wes ojo cerito, gak kerjo-kerjo aku engko. Usiane piro?*⁷⁸”

Percakapan tersebut menggambarkan sopir yang keberatan tentang peraturan sanksi tilang karena sopir harus menghadiri sidang tilang di Pengadilan Negeri Jombang. Kebanyakan sopir yang kena tilang berasal dari luar daerah. Seperti yang dikatakan oleh Bapak Drs. Harris Mariafi B tentang kesulitan-kesulitan penyelenggaraan tilang di Jembatan Timbang Mojoagung.

“Kebanyakan untuk kendala yang kita hadapi setiap hari kebanyakan pengemudi dengan kelebihan muatan lebih dari 25% dai JBI tidak mau ditilang, tetapi kita mengupayakan harus ditilang sesuai dengan Perda Nomor 4 Tahun 2012⁷⁹”

Lebih lanjut lagi beliau menjelaskan alasan sopir yang keberatan dengan sanksi tilang yang diberikan oleh petugas.

“Karena gini mas, kalau selama ini mereka menghadiri sidang, dikenakan dendanya sama pengadilan itu mahal, akhirnya mereka itu kebanyakan minta “Pak dikompen aja”, kalau kendaraan pick up ada yang Rp 10.000 ,- ada yang Rp 20.000,- terus itu yang kendaraan dari Col Disel ada yang.... Dilihat dari JBI nya, ada yang Rp 20.000,- atau Rp 40.000,- dan seterusnya. Mereka kalau

⁷⁸ Pembicaraan Bapak Zainal A, A.Md, sebagai petugas Jembatan Timbang Mojoagung dengan Suharsono pelanggar kelebihan muatan muatan lebih dari 25% JBI pada tanggal 24 Maret 2015

⁷⁹ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

ditilang merasa sangat berat. Kenapa biaya sidangnya sekarang itu mahal sekali⁸⁰.”

Biaya sidang tilang di Pengadilan Negeri tidak dapat diprediksi besarnya, karena hal itu merupakan wewenang hakim untuk menetapkan kompensasi dengan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan yang ada. Selain itu waktu sidang yang tidak bisa dilakukan pada hari itu juga membuat sebagian sopir merasa dirugikan, mengingat kebanyakan sopir berasal dari luar daerah. Sehingga sopir yang berdomisili di luar daerah memilih membuat buku uji baru daripada sidang di Pengadilan Negeri Jombang, seperti pernyataan yang disampaikan oleh Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST tentang pembuatan buku uji baru bagi sopir tidak menghadiri sidang.

“Dalam penindakan pertama, petugas menyita buku KIR, kemudian yang kedua adalah menyita STNK. Dan apa yang terjadi ketika buku KIR disita? Buku KIR yang berada di luar daerah tidak diambil di pengadilan tempat kejadian perkara, sehingga dia membuat buku kir baru dengan mudah, itu kelemahannya⁸¹.”

Seseperti dengan informan sebelumnya, Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH, mengatakan hal yang sama tentang mudahnya pembuatan buku KIR baru.

“Saya mau ngomong, jadi selain dia melebihi muatan itu, buku uji itu harganya murah daripada STNK, coba Mas Wildan, maaf kalau kehilangan STNK, berapa yang harus dikeluarkan uangnya? Buku KIR itu sangat mudah dan sangat murah. Orang mending

⁸⁰ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

⁸¹ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

mengeluarkan uang untuk mencari surat keterangan kehilangan daripada mengambil di pengadilan⁸².”

Bapak Zainal A, A.Md juga sependapat dengan pernyataan kedua informan sebelumnya tentang pembuatan buku KIR yang tidak diambil di Pengadilan Negeri Jombang.

“Buku KIR di pengadilan banyak yang gak diambil, kendaraan yang ditilang itu lebih banyak yang membeli buku kir baru⁸³.”

Dari berbagai informan tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam melaksanakan sanksi tilang menemui beberapa kendala bagi sopir dan petugas. Pembayaran yang tidak bisa dilakukan di tempat kejadian perkara membuat beberapa pelanggar tidak memenuhi panggilan sidang tilang di Pengadilan Negeri Jombang. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu domisili pelanggar yang di luar daerah Jombang, pembuatan buku KIR baru yang murah dan mudah, serta biaya sidang yang relative mahal daripada pembuatan buku KIR baru.

Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan langsung merepon cepat dengan melakukan berbagai inovasi-inovasi dalam mengatasi permasalahan tersebut, salah satunya dengan membuat peraturan baru tentang pembuatan buku KIR baru seperti yang dijelaskan oleh Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST.

“.....Sekarang Dinas Provinsi membuat rekomendasi pembuatan buku KIR akibat ditindak di jembatan timbang, sehingga Dinas

⁸² Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁸³ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

Perhubungan kabupaten atau kota tidak semerta-merta dapat membuat buku kir baru akibat hilang....⁸⁴”

Lebih rinci lagi, Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH, memberikan penjelasan tentang inovasi-inovasi yang sudah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam merespon masalah tersebut

“makanya kemarin Dinas dalam hal ini Kabid Dalop mempunyai inovasi akan *mengonlinekan* KIR pengujian dengan jembatan timbang, itu yang pertama. Kemudian yang kedua, ketika ada orang mengurus kehilangan buku KIR, dia harus mempunyai referensi atau aaaa.Apa namanya....*acc* dari jembatan timbang terdekat. Itu bisa dilihat. Dia ditilang atau tidak, ada surat keterangan yang harus dikeluarkan dari UPT atau dari Provinsi dengan Dinas Perhubungan Provinsi, untuk supaya dia harus memberikan atau minta surat keterangan kesana. Itu Dishub setempat nanti harus koordinasi. Supaya apa? “*Oooh* ini masih ditilang di Kota A atau Kota B” *laaa* di sini dia akan ketahuan. Kalau sudah demikian tidak bisa dikeluarkan buku uji.Makanya sekarang, saya tidak tau jumlahnya.Banyak yang sudah diambil.Ini baru diberlakukan seperti itu, kalau *gak* salah baru satu bulan atau dua bulan⁸⁵.”

Dari kedua informan tersebut dapat disimpulkan bahwa Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan jalan sudah melakukan usah-
usah untuk merespon kelemahan-kelemahan dari implementasi kebijakan pengendalian kelebihan muatan ini, salah satunya adalah dengan menerbitkan surat rekomendasi dari Provinsi bagi kendaraan yang akan mencari buku KIR baru. Tapi inovasi tersebut hanya dapat dilakukan di kota atau kabupaten wilayah Provinsi Jawa Timur saja,

⁸⁴ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

⁸⁵ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

karena wewenang Dinas Provinsi Jawa Timur hanya berada pada kota atau kabupaten di Jawa Timur.

Penindakan selanjutnya bagi pelanggar kelebihan muatan lebih dari 25% adalah pengembalian kendaraan atau penurunan muatan. sesuai dengan Pasal 16 Ayat 2 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Namun dalam implementasi masih belum bisa dilaksanakan dengan maksimal. Pengembalian kendaraan bagi kendaraan yang melanggar kelebihan muatan lebih dari 25% baru dilaksanakan pada Bulan Januari 2015 semenjak peraturan tersebut dibuat seperti penjelasan dari Bapak Moch. Chisjqiell, AMa PKB, ST.

“Bahwa kita mulai 29 Januari telah ditetapkan pada jam-jam tertentu, jam 9 sampai jam 12, untuk wilayah Jawa Timur dilakukan pengembalian kendaraan, bagi kendaraan yang melampauhi 25% dari JBI ke atas⁸⁶.”

Pelaksanaan pengembalian kendaraan ke tempat asal bagi kendaraan yang melanggar kelebihan muatan lebih dari 25% JBI belum bisa dilaksanakan 24 jam sepenuhnya. Hal ini dikarenakan melihat dari pelaksanaan pengembalian kendaraan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Tengah mengalami kegagalan, mengaca dari permasalahan tersebut, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan menerapkan

⁸⁶ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

kebijakan tersebut secara bertahap, yaitu dengan menerapkan operasi pengembalian kelebihan muatan hanya 3 jam dan pada jam-jam tertentu saja. Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST menjelaskan tentang pelaksanaan pengembalian muatan yang masih bertahap pelaksanaannya.

“hasil yang diinginkan telah tercapai, pada jam 9 sampai jam 12, ada datanya itu, tetapi tahun berikutnya akan menjadi 6 jam. Bertahap 3 bulan 6 jam. Tidak boleh melanjutkan bagi yang melanggar, ini buktinya data pengembalian ada⁸⁷.”

Pernyataan informan tersebut didukung oleh penjelasan dari Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH yang menjelaskan alasan peraturan itu dilaksanakan secara bertahap dengan melihat pelaksanaan dari daerah lain.

“Hal itu dikarenakan mereka melaksanakan secara frontal, langsung dilaksanakan 24 jam. perlu disadari dan perlu diketahui, bahwasanya pengembalian itu jika tidak dibuat sekarang kayak di Jawa Timur, itu akan banyak yang brontak, kenapa *sih* suruh mengembalikan? Kenapa *sih koq* ada jam pengetatan? Di Jawa Timur ini masih 3 jam. satu, untuk... kembali lagi kepada tujuan dari pengawasan angkutan barang, tujuan awal tadi. Untuk mengamankan daripada umur jalan itu sendiri. yang kedua, pada jam-jam itu diharapkan lalu lintas itu lancar. Mau *gak* mau kendaraan angkutan barang akan berfikir, ini bener-bener dikembalikan masalahnya, Cuma ada dua pilihannya, denda atau tilang dan pengembalian. Tilang dan pengembalian jadi satu⁸⁸”

Kegagalan pelaksanaan pengembalian kendaraan yang melanggar kelebihan muatan lebih dari 25% yang dilakukan oleh daerah lain juga

⁸⁷ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

⁸⁸ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

disampaikan oleh Bapak Zainal A, A.Md, yang nantinya sebagai dasar pelaksanaan peraturan pengembalian kendaraan secara bertahap di Jawa Timur.

“Di sana penerapannya langsung 24 jam. Denger-denger *sih* gitu, kendaraan yang dari sana *koq* cuma ditilang saja, maka belajar dari situ, Jawa Timur melakukan pelaksanaan dengan bertahap, mulai dari 3 jam terus nanti 6 jam, mungkin dengan 3 jam itu nanti sudah menekan, terutama menekan-menekan kebiasaan itu. Ini cuma menekankan kepada masyarakat, ini lo sanksi yang seharusnya kamu terima itu seperti ini⁸⁹”

Namun sosialisasi dengan langsung memberikan sanksi kepada pelanggar kelebihan muatan angkutan barang pada jam-jam tertentu tersebut membuat beberapa sopir merasa dirugikan, seperti yang diungkapkan oleh Mujianto tentang sosialisasi peraturan tersebut.

“mboten mas, geh mboten wonten edaran, mboten wonten pemberitahuan, jadi yo kulo ngertine yo mendadak nang kene iki⁹⁰.”

Informan tersebut belum mengetahui adanya kebijakan pengembalian kendaraan ke tempat asal bagi pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25%. Sosialisasi yang kurang efektif membuat pelaksanaan operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal juga tidak bisa dilakukan sepenuhnya. Mayoritas truk besar yang terkena operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal memilih untuk parkir dan menunggu jam operasi selesai seperti pernyataan yang

⁸⁹ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁹⁰ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

disampaikan oleh Bapak Suharno yang memilih parkir dan menunggu jam operasi selesai

“Malah ngene ki lak akuputer balik rugi jatahku solar kalong maneh, nanggung resiko, mending parkir di sini⁹¹.”

Informan tersebut menjelaskan bahwa beliau lebih memilih parkir dan menunggu jam operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal selesai. Keputusan tersebut beliau pilih dengan beberapa pertimbangan, yaitu kondisi jalan yang ramai, kondisi truk yang besar dan biaya perjalanan. Selain itu jika kendaraan tersebut dikembalikan ke tempat asal maka kerugian yang didapat sopir atau pemilik barang akan semakin besar. Maka dari itu petugas kepolisian dengan kebijaksanaannya melakukan diskresi hukum atau melawan hukum untuk manfaat yang lebih baik daripada hukum itu sendiri seperti yang diterangkan lebih lanjut oleh Bapak Kuswanto sebagai berikut.

*“Karena ada pertimbangan-pertimbangan, misalnya jalanya macet atau truknya besar *gak* bisa nikung itu disuruh parkir dulu. Berhubung parkirnya *gak* ada, mepet, *ya* kita mengambil kebijaksanaan *ya* kita lanjutkan, supaya tidak terjadi kemacetan⁹².”*

Keterbatasan sarana pendukung Jembatan Timbang Mojoagung memaksa petugas kepolisian melawan hukum untuk menghasilkan manfaat yang lebih baik daripada pengekangan hukum itu sendiri. salahsatu tujuan dari pengendalian kelebihan muatan itu

⁹¹ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

⁹² Wawancara tanggal 21 Maret 2015

sendiri adalah untuk menjaga ketertiban, kelancaran, keselamatan dan kenyamanan lalu lintas dan angkutan jalan.

Gambar III.11 Truk parkir di pinggir jalan, karena keterbatasan tempat parkir



Sumber : hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

Dari gambar tersebut dapat dijelaskan bahwa kendaraan yang melanggar kelebihan muatan lebih dari 25% memilih untuk parkir dan tidak menuruskan perjalanan sampai jam operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal selesai. Tetapi kondisi tersebut hanya bertahan kurang lebih satu jam. Petugas polisi akhirnya mengizinkan sopir truk tersebut untuk meneruskan perjalanan walaupun jam operasi pengembalian kelebihan muatan masih berlangsung, hal ini dikarenakan menumpuknya truk yang terkena operasi pengendalian ke tempat asal memilih untuk berhenti dan menunggu jam operasi selesai, selain itu kondisi itu dapat memicu kemacetan lalu lintas.

Tabel III.9 Jumlah kendaraan yang dikembalikan ke tempat asal

No	Tanggal	Jumlah Pelanggaran	Penindakan		
			Tilang PPNS	Tilang Polri	BAP
1	01/02 2015	27	23	4	27
2	02/02 2015	68	63	5	68
3	03/02 2015	40	34	6	40
4	04/02 2015	25	16	9	25
5	05/02 2015	25	24	1	25
6	06/02 2015	7	7	0	7
7	07/02 2015	20	16	4	20
8	08/02 2015	24	20	4	24
9	09/02 2015	26	23	3	26
10	10/02 2015	33	26	7	33
11	11/02 2015	20	18	2	20
12	12/02 2015	13	11	2	13
13	13/02 2015	10	9	1	10
14	14/02 2015	21	19	2	21
15	15/02 2015	17	15	2	17
16	16/02 2015	17	15	2	17
17	17/02 2015	27	24	3	27
18	18/02 2015	15	14	1	15
19	19/02 2015	11	7	4	11
20	20/02 2015	0	0	0	0
21	21/02 2015	0	0	0	0
22	22/02 2015	11	6	5	11
23	23/02 2015	36	26	10	36
24	24/02 2015	19	13	6	19
25	25/02 2015	15	13	2	15
26	26/02 2015	18	17	1	18
27	27/02 2015	23	18	5	23
28	28/02/2015	17	12	5	17
Jumlah		585	489	96	585

Sumber : diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

Operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal di Jembatan Timbang Mojoagung tersebut dilaksanakan pada jam 09.00 WIB sampai jam 12.00 WIB selama Bulan Februari. Rata-rata setiap hari terdapat 19 kendaraan yang dikembalikan ke tempat asal atau sekitar

10% dari total kendaraan yang masuk ke Jembatan Timbang Mojoagung Jombang. Dari data tersebut juga dapat dilihat peran petugas kepolisian dalam melakukan penindakan kepada pelanggar peraturan tersebut dengan menindak sebanyak 96 kasus atau rata-rata 4 kasus dalam 1 hari.

Sedangkan untuk penurunan kelebihan muatan belum dapat dilakukan, karena tidak ada fasilitas pendukung seperti gudang penyimpanan barang dan lapangan penurunan barang, selain itu minimnya sumber daya aparatur di lapangan juga menjadi kendala implementasi ini, seperti yang disampaikan oleh Bapak Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST tentang kendala pelaksanaan penurunan muatan barang.

“untuk penurunan kelebihan muatan (pelanggaran kelebihan muatan dari 25%) belum dilaksanakan, sepenuhnya, karena kesulitan siapa yang menurunkan? Siapa yang bertanggungjawab? Apa bila muatan barang itu mudah busuk, cair, sehingga untuk angkutan barang-barang tertentu kita belum melaksanakan secara penuh⁹³”

Seseperti dengan informan sebelumnya, Yoyok Kristyowahono SH, MH juga menyampaikan hal yang serupa tentang kendala penurunan muatan barang.

“*Nah...* kalau itu kita masih berpikir, siapa yang menurunkan? Jika barang itu mudah rusak, siapa yang bertanggung jawab?⁹⁴”

⁹³ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

⁹⁴ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

Bapak Drs. Harris Mariafi sebagai ketua petugas jaga di lapangan membenarkan pernyataan kedua informan sebelumnya tentang instruksi penurunan muatan bagi kendaraan yang melanggar kelebihan muatan lebih dari 25% JBI.

“Untuk penurunan muatan sementara belum kita lakukan, karena belum ada tempat untuk itu dan belum ada petunjuk lebih lanjut dari provinsi⁹⁵”

Dari pendapat beberapa informan tentang pelaksanaan penurunan muatan kelebihan muatan tersebut dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan kebijakan tersebut belum dapat dilakukan karena kurangnya SDM di lapangan dan belum adanya infrastruktur pendukung untuk melakukan penurunan muatan tersebut, seperti gudang penyimpanan dan tempat penurunan.

Tabel III.10 Penyelenggaraan sanksi

Nama Informan	Pendapat
Bapak Drs. Harris Mariafi B	<ul style="list-style-type: none"> a. Penyelenggaran denda berdasarkan jenis golongan kendaraan dan jenis tingkat pelanggaran. b. Pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 5% sampai 25% dikenakan sanksi denda di tempat c. Pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% dikenakan sanksi tilang di Pengadilan Negeri Jombang. d. Untuk denda sanksi tilang tidak bisa dititipkan ke petugas jembatan timbang, karena petugas jembatan timbang hanya memiliki wewenang memproses sanksi tilang. e. Mayoritas pelanggar tidak mau dikenakan sanksi tilang dan berusaha menyuap petugas karena proses sidang tilang yang sulit dan biaya cukup mahal

⁹⁵ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

	f. Belum ada instruksi dari pusat mengenai penurunan muatan.
Suharno	a. Sanksi tilang tidak bisa dititipkan ke petugas, kecuali polisi lalu lintas. b. Lebih memilih untuk menunggu jam operasi selesai daripada kembali ke tempat asal
Zainal A, A.Md,	a. Pengadilan Negeri Jombang tidak mau menerima titipan sanksi tilang b. Buku KIR banyak yang tidak diambil di Pengadilan Negeri Jombang c. Pengembalian kendaraan ke tempat asal di Jembatan Timbang Mojoagung masih 3 jam, hal ini dimaksudkan sebagai tahap sosialisasi.
Moch. Chisjqi, AMa PKB, ST	a. Pelanggar cenderung mengurus buku KIR baru daripada menghadiri sidang. b. Pengembalian kendaraan ke tempat asal dilaksanakan mulai 29 Januari 2015 secara bertahap, yaitu hanya dilakukan selama 3 jam setiap 24 jam. c. Penurunan muatan belum dilaksanakan secara penuh, dikarena kurangnya SDM di lapangan.
Bapak Yoyok Kristyowahono SH,	a. Buku KIR baru sangat murah dan mudah, sehingga orang cenderung membeli buku KIR baru daripada sidang di pengadilan b. Pengembalian kendaraan di Jawa Timur dilaksanakan 3 jam sehari, c. Penurunan muatan belum dilaksanakan karena belum ada yang bertanggung jawab mengenai barang itu
Mujianto	a. Belum mengetahui adanya peraturan pengembalian kendaraan ke tempat asal
Kuswanto	a. Mengizinkan sopir yang terkena operasi pengembalian kendaraan untuk melanjutkan perjalanan karena tidak ada tempat parkir.

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Dari pernyataan berbagai informan tentang penyelenggaraan sanksi tersebut masih terdapat beberapa kendala. Yang pertama adalah mengenai kemudahan dan murahnya pembuatan buku KIR baru yang membuat beberapa pelanggar yang dikenai sanksi tilang memilih untuk membeli buku KIR baru daripada menghadiri sidang di Pengadilan Jombang, selain itu tempat tinggal pelanggar yang jauh dari lokasi sidang juga menjadi salah satu faktor tidak hadir dalam sidang tilang.

Kemudian yang kedua adalah pelaksanaan pengembalian kendaraan ke tempat asal bagi kendaraan yang kelebihan muatan lebih dari 25% JBI. Pelaksanaan peraturan tersebut belum dapat dilaksanakan sepenuhnya di Jembatan Timbang Mojoagung, karena melihat dari implementasi yang dilakukan oleh daerah lain yang mengalami kegagalan. Akhirnya pelaksanaan pengembalian kendaraan ke tempat asal hanya pada jam-jam tertentu saja, yaitu untuk Jembatan Timbang Mojoagung melakukan operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal pada jam 12.00 WIB sampai pukul 13.00 WIB setiap hari.

Pelaksanaan pengembalian kendaraan ke tempat asal tersebut lebih bermaksud untuk melakukan sosialisasi kepada masyarakat pengguna kendaraan angkutan barang sebelum diimplementasikan secara penuh. Namun dalam pelaksanaan sosialisasi itu juga belum

seungguhnya dilaksanakan, karena sopir truk lebih memilih untuk menunggu jam operasional selesai dulu. Akhirnya terjadi penumpukan truk angkutan barang parkir di pinggir jalan dan membuat kemacetan. Dengan melihat kondisi tersebut, petugas kepolisian dengan berbagai pertimbangan memberikan instruksi kepada para sopir untuk melanjutkan perjalanan walaupun jam operasi pengembalian ke tempat asal belum selesai.

Yang ketiga adalah melaksanakan penurunan muatan bagi pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% JBI belum dapat dilaksanakan, hal ini dikarenakan belum adanya tempat penurunan dan gudang barang serta SDM di lapangan yang terbatas. Sehingga belum ada yang bertanggung jawab mengenai keamanan barang tersebut jika dilakukan penurunan muatan.

III.1.2.4 Petugas alat timbang

Petugas alat timbang merupakan petugas yang bertanggung jawab terhadap pengoperasian jembatan timbang. Berdasarkan Pasal 13 Ayat 1 Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang susunan petugas jembatan timbang meliputi: PPNS, Penguji Kendaraan Bermotor, Pengatur Lalu Lintas, Operator Penimbangan,

Pengadministrasi Sanksi Denda, Pengadministrasi penindakan, dan Operator Komputer

Untuk memaksimalkan pengoperasian penimbangan, Jembatan Timbang Mojoagung memiliki 3 regu yang bergantian setiap 12 jam sekali dalam waktu 24 jam. Dalam melaksanakan pengoperasian penimbangan, setiap regu dipimpin oleh ketua satuan tugas jaga atau kasatgas. Ketua Regu mempunyai tugas mengelola keefektifan pendataan, pelaporan dan pengoperasian jembatan timbang sesuai dengan Standar Operasional Prosedur selama shift dalam tanggung jawabnya.

Tabel III.11 Daftar nama petugas Jembatan Timbang Mojoagung

No.	Nama Petugas	Golongan	Jabatan
1	Drs. Harris Mariafi B	III/d	Ketua regu
2	Zainal A, A.Md	III/c	Ketua regu
3	Ahmad Yazid, S.sos	III/b	Ketua regu
4	M. Nizam Y, SH	III/c	Anggota
5	Kamilah, SH	III/c	Anggota
6	B Setijobudhi	III/b	Anggota
7	Mulijadi	III/b	Anggota
8	Eko Ngasto. C, A.Md, ST	III/b	Anggota
9	Basori	III/b	Anggota
10	Christian P.L Tambengi	III/a	Anggota
11	Nurchahyo AP	III/a	Anggota
12	Mauilimin	II/b	Anggota
13	Pudjianto	II/b	Anggota
14	Budiono	II/b	Anggota
15	Sarot	II/a	Anggota
16	Tolud	II/b	Adminitrasi

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

Dari 16 pegawai tetap di Jembatan Timbang Mojoagung tersebut terbagi menjadi 3 regu jaga dengan dibantu oleh 8 pegawai tidak tetap. Yaitu Murtadlo, Tribiono, Candra Fatra Yuda, Armi Satrio Gemilang, Samsul Arifin, Yunus, Suhar, Achmad Arif Budiman. Jumlah petugas Jembatan Timbang Mojoagung tersebut dinilai sudah cukup oleh Bapak Drs. Harris Mariafi B seperti pernyataan berikut.

“Saya kira sudah cukup, karena dibantu oleh operator data⁹⁶”

Informan tersebut menjelaskan tentang kecukupan jumlah petugas Jembatan Timbang Mojoagung untuk pekerjaan yang ada saat ini. Namun seperti yang sudah dijelaskan dalam sub bab sebelumnya, petugas jembatan timbang sebenarnya belum cukup jika melihat seluruh melaksanakan pengendalian kelebihan muatan berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 khususnya dalam pelaksanaan penurunan muatan.

Sedangkan untuk pengawas operasional alat penimbangan, mengkoordinasikan tugas antar Ketua Regu dan bertanggung jawab atas keefektifan pengoperasian Jembatan Timbang selama 24 jam merupakan tugas dari kepala jembatan timbang dalam hal ini Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang.

⁹⁶ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

Tabel III.12 Pembagian regu jaga di Jembatan Timbang Mojoagung

No.	Nama Regu	Nama Petugas	Jabatan
1	A	1. Ahmad Yazid, S.sos 2. Basori 3. Mulijadi 4. Nurcahyono AP 5. Pujiyanto 6. Armi Satria G 7. Samsul Arifin	Ketua regu - PPNS - Admin regu Operator data Operator data
2	B	1. Drs. Harris Mariafi B 2. Kamilah, SH 3. Eko Ngasto C, ST 4. Christian PLT 5. Sarot 6. Murtadlo 7. Yunus	Ketua regu PPNS PPNS dan admin regu - - Operator data -
3	C	1. Zainal A, A.Md 2. M. Nizam Y, SH 3. B Setijobudhi 4. Muallimin 5. Budiono 6. Tri Biono, SE 7. Candra F. Yudha	Ketua regu PPNS PPNS dan penguji - Admin regu Operator data Operator data.

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

Beliau bertanggung jawab atas pembagian jadwal kerja petugas Jembatan Timbang Mojoagung seperti yang beliau sampaikan tentang penentuan jadwal tugas jaga operasional Jembatan Timbang Mojoagung.

“Jadwal itu kita lakukan dengan kesepakatan masing-masing *person*, bagaimana enaknya, kita diberi fleksibilitas, kita diberi keleluasaan untuk itu, fleksibilitas dari pada... eee... sistem penjagaan itu... *eesift* itu. Kita tawarkan lagi kepada yang

bersangkutan. *Enakan* mana? Pagi 12 jam, terus besok lagi langsung 12 jam sorenya? Lusa libur, terus langsung 12 jam lagi paginya. Ternyata untuk efektifitas kerja, *refresh* kerja, itu ternyata dua-dua, dua hari pagi dua hari malam, dua hari libur. Terdapat tiga regu jaga untuk itu⁹⁷”

Informan tersebut menggambarkan tata cara pembagian jadwal pengoperasian Jembatan Timbang Mojoagung dengan berdasarkan kesepakatan bersama antara petugas jembatan timbang dan Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang. Dengan begitu diharapkan pengoperasian jembatan timbang dapat berjalan kondusif, karena pembagian jadwal tersebut juga berdasarkan kemauan petugas jembatan timbang dan bukan merupakan sewenang-wenang dari Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung yang dalam hal ini memiliki wewenang penentuan jadwal jaga. Dalam waktu 24 jam terbagi menjadi 2 *shift* jaga seperti yang disampaikan oleh Bapak Drs. Harris Mariafi B sebagai Kepala Satuan Tugas Jaga Regu B UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang tentang jam kerja petugas operasional jembatan timbang.

“Jadi untuk pengoperasian jembatan timbang dimulai *shift* saya pukul 07.00 WIB sampai dengan 19.00 WIB⁹⁸.”

Informan tersebut menjelaskan tentang jam kerja petugas jaga di Jembatan Timbang Mojoagung yang dimulai pada jam 07.00 WIB sampai jam 19.00 WIB, sedangkan untuk *shift* selanjutnya

⁹⁷ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

⁹⁸ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

dilaksanakan mulai jam 19.00 WIB sampai jam 07.00 WIB. Sehingga untuk pengoperasian Jembatan Timbang di Mojoagung dapat dilakukan selama 24 jam penuh.

Tabel III. 13 Jadwal jaga petugas Jembatan Timbang Mojoagung

No	Tanggal	Jam operasional		Libur
		07.00-19.00	17.00-19.00	
1	06/03/2015	C	A	B
2	07/03/2015	C	A	B
3	08/03/2015	B	C	A
4	09/03/2015	B	C	A
5	10/03/2015	A	B	C
6	11/03/2015	A	B	C
7	12/03/2015	C	A	B
8	13/03/2015	C	A	B
9	14/03/2015	B	C	A
10	15/03/2015	B	C	A
11	16/03/2015	A	B	C
12	17/03/2015	A	B	C
13	18/03/2015	C	A	B
14	19/03/2015	C	A	B
15	20/03/2015	B	C	A
16	21/03/2015	B	C	A
17	22/03/2015	A	B	C
18	23/03/2015	A	B	C
19	24/03/2015	C	A	B
20	25/03/2015	C	A	B
21	26/03/2015	B	C	A
22	27/03/2015	B	C	A
23	28/03/2015	A	B	C
24	29/03/2015	A	B	C
25	30/03/2015	C	A	B
26	31/03/2015	C	A	B

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Tabel III.13 menggambarkan pembagian jadwal jaga 3 regu di Jembatan Timbang Mojoagung pada Bulan Maret. Setiap regu jaga

akan bekerja 12 jam setiap hari selama 2 hari dan mendapatkan hari libur selama 2 hari setelahnya. Jadwal tersebut diharapkan dapat memaksimalkan *refresh* para petugas dan dapat bekerja maksimal lagi setelah mendapatkan hari libur dua hari.

Berdasarkan Surat Perintah Tugas No. 094/133/104/2015 UPT Lalu Lintas Angkutan Jalan Mojokerto, petugas Jembatan Timbang Mojoagung memiliki tugas sebagai berikut.

1. Melaksanakan penimbangan terhadap kendaraan angkutan barang beserta muatannya
2. Melaksanakan pendataan dan pengolahan data hasil penimbangan kendaraan bermotor angkutan barang beserta barang beserat muatannya.
3. Melaksanakan pemeriksaan dan atau penindakan terhadap pelanggaran kelebihan muatan, serta persyaratan teknis dan laik jalan
4. Melaksanakan pemantauan lalu lintas di jalur utama (jalan Provinsi dan jalan Nasional)
5. Melakukan pemeliharaan, perawatan dan kebersihan alat penimbangan serta sarana yang ada
6. Melaporkan hasil pelaksanaan tugas setiap hari kepada kepala UPT Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

7. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh kepala UPT Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Tabel III.14 Petugas Jembatan Timbang

Nama Informan	Pendapat
Bapak Drs. Harris Mariafi B	<p>a. Jam kerja petugas timbang dimulai jam 07.00 WIB samapai 19.00 WIB</p> <p>b. Jumlah petugas Jembatan Timbang di Mojoagung dinilai sudah cukup dengan pekerjaan yang ada saat ini.</p>
Bapak Yoyok Kristyowahono SH,	c. Penentuan jadwal dilakukan secara musyawarah bersama, sehingga diharapkan tidak ada pihak yang dirugikan

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Dari beberapa informan tersebut dapat disimpulkan bahwa petugas Jembatan Timbang Mojoagung dalam melaksanakan operasional penimbangan. Jembatan Timbang Mojoagung memiliki 16 pegawai tetap dan 8 pegawai tidak tetap yang masing-masing memiliki peran sendiri. Berdasarkan jumlah petugas dibandingkan dengan jenis pekerjaan yang ada saat ini di Jembatan Timbang Mojoagung, jumlah petugas Jembatan Timbang Mojoagung dinilai sudah cukup dan tidak perlu menambah personil lagi. Namun jika melihat dari pelaksanaan perda tentang pengembalian kelebihan muatan angkutan barang, jumlah SDM masih belum mencukupi, karena masih terdapat program yang belum terlaksana seperti penurunan muatan angkutan barang.

Dari 24 petugas jembatan tersebut dibagi menjadi 3 regu jaga dalam dalam pengoperasian jembatan timbang, setiap regu terdapat 7 orang petugas yang masing-masing memiliki perasn sendiri. Sedangkan untuk penentuan jadwal regu dilakukan dengan cara musyawarah bersama antara Kepala Seksi Pengawasan dan Pengendalian UPT Jembatan Timbang Mojoagung dengan seluruh petugas dilapangan.

III.1.2.5 Pemberian tambahan penghasilan

Pemberian tambahan penghasilan atau insentif kepada petugas jembatan timbang diatur Pasal 15 Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Pemberian insentif atau tambahan hasil kepada petugas jembatan timbang dimaksudkan untuk meningkatkan kinerja operasional pelaksanaan pengendalian muatan angkutan barang di jalan. Selain pemberian insentif kepada petugas jaga jembatan timbang, peraturan tersebut juga mengatur tentang pemberian disinsentif kepada petugas yang melakukan tindak indisipliner. Pemberian insentif kepada petugas jembatan timbang tersebut meliputi uang transport, uang lembur, dan uang makan. Seperti yang dijelaskan oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH, tentang adanya uang lembur atau uang tambahan buat pegawai jembatan timbang.

“Ketentuan kerja itu kan memang 8 jam, tapi kita ada suatu sistem lembur. Pemberian insentif kepada petugas berdasarkan aturan-aturan tersebut.ada suatu timbal balik antara perda yang kita keluarkan dengan memberikan *pay*⁹⁹”.

Lebih lanjut lagi Bapak Moch. Chisjriel, AMa PKB, ST memberikan penjelasan lebih rinci tentang uang insentif yang diberikan kepada petugas jembatan timbang.

“Kalau dananya sudah melalui bebas korupsi kita sudah ada anggaran operasional di masing-masing JT, yaitu perorang 100ribu, mulai jam 7 sampai 15.30. sisanya di luar jam tersebut lembur, perorang... pergolongan... perorang beda. Ada yang 40 ada yang 35, atau 30. Jadi masing-masing untuk petugas jembatan timbang kurang lebih 5 juta. Perorang ...perjaga itu satu bulan ada yang 20 atau 21 hari¹⁰⁰.”

Kemudian Drs. Harris Mariafi B, sebagai Kepala Satuan Tugas Jaga Regu B UPT Jembatan Timbang Mojoagung, Jombang yang menerima besaran insentif tersebut membenarkan adanya sistem tersebut

“Satu bulanya untuk tunjangan daerah 500, terus uang makan 500 itu belum termasuk PPH¹⁰¹.”

Dari ketiga informan tersebut dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa pemberian uang insentif bagi petugas jembatan timbang yang bertujuan untuk memaksimalkan kinerja operasional jembatan timbang dan menekan angka korupsi di jembatan timbang. Sedangkan

⁹⁹ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

¹⁰⁰ Wawancara tanggal 19 Maret 2015

¹⁰¹ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

untuk jumlah total besaran pemberian uang insentif program dijelaskan oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH,

“Totalnya kalau... gini... ada transportasi, makan, dan lain-lain. Ini keseluruhan ya, kalau satu-satu aku lupa, kalau *take home pay* nya itu sekitar 4,8 sampai 5. Itu diluar gaji pokok. Kita dapat uang operasional, uang lembur, uang makan, uang tunjangan daerah, itu kita satukan, kita jumlah¹⁰²”

Jumlah insentif yang didapat oleh petugas jembatan timbang tersebut juga dijelaskan oleh Drs. Harris Mariafi B.

“Kalau satu bulan ditotal uang kinerja, uang lembur, uang makan sama tunjangan daerah, Rp 4.250.000,-. Itu gini mas, melihat bulanya. Kalau seperti Februari itu kan jumlah harinya sedikit mas¹⁰³”

Dari beberapa informan tersebut dapat disimpulkan bahwa pemberian uang insentif kepada petugas jembatan timbang berdasarkan pangkat golongan individu dan lama bekerja setiap satu bulan. Rata-rata setiap petugas bekerja sebanyak 19 atau 20 hari dalam waktu satu bulan, maka dari itu jumlah insentif yang diterima petugas tidak selalu sama dalam satu bulan.

Jumlah insentif yang diberikan kepada petugas jembatan timbang meliputi tunjangan kinerja, tunjangan lembur, tunjangan uang makan dan tunjangan daerah. Untuk tunjangan kinerja jumlahnya sama bagi semua golongan petugas, sedangkan untuk jumlah tunjangan lainnya berbeda disetiap golongan. Dalam sehari petugas jembatan timbang

¹⁰² Wawancara tanggal 24 Maret 2015

¹⁰³ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

setiap regu bekerja selama 12 jam dengan rincian 8 jam 30 menit kerja dan 3 jam 30 menit (dihitung 3 jam) merupakan lembur, jadi untuk tunjangan lembur bagi golongan III akan mendapatkan Rp 105.000,- per hari, sedangkan untuk golongan II akan mendapatkan Rp 75.000,- per hari.

Tabel III.15 Jumlah tunjangan pegawai Jembatan Timbang Mojoagung

No	Insentif	Jumlah yang diterima		Keterangan
		Golongan III	Golongan II	
1	Tunjangan kinerja	Rp 100.000,- per hari	Rp 100.000,- per hari	<ul style="list-style-type: none"> • PPH 5% untuk golongan III bagi yang memiliki (NPWP) • PPH 6% untuk golongan III (tidak memiliki NPWP)
2	Tunjangan lembur	Rp 35.000,- per jam	Rp 25.000,- per jam	<ul style="list-style-type: none"> • PPH 5% untuk golongan III bagi yang memiliki (NPWP) • PPH 6% untuk golongan III (tidak memiliki NPWP)
3	Tunjangan uang makan	Rp 35.000,- per hari	Rp 30.000,- per hari	<ul style="list-style-type: none"> • PPH 5% untuk golongan III bagi yang memiliki (NPWP) • PPH 6% untuk golongan III (tidak memiliki NPWP)
4	Tunjangan daerah	Rp 475.000 per bulan	Rp 300.000 bulan	<ul style="list-style-type: none"> • PPH 5% untuk golongan III bagi yang memiliki (NPWP)

				• PPH 6% untuk golongan III (tidak memiliki NPWP)
--	--	--	--	---

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan

Jika kita kalkulasi setiap bulan yang setiap orang bekerja selama 20 hari, maka golongan III akan mendapatkan jumlah keseluruhan tunjangan sebanyak Rp 5.275.000,- (jumlah tersebut belum termasuk PPH) dengan rincian sebagai berikut :

- a. Tunjangan kinerja : Rp 100.000,- x 20 hari = Rp 2.000.000,-
- b. Tunjangan lembur : Rp 35.000,- x 3 jam x 20 hari = Rp 2.100.000,-
- c. Tunjangan uang makan : Rp 35.000 x 20 hari = Rp 700.000,-
- d. Tunjangan daerah : Rp 475.000,-

Sedangkan untuk jumlah insentif yang diterima dalam satu bulan oleh golongan II mencapai Rp 4.400.000,- dengan rincian sebagai berikut :

- a. Tunjangan kinerja : Rp 100.000,- x 20 hari = Rp 2.000.000,-
- b. Tunjangan lembur : Rp 35.000,- x 3 jam x 20 hari = Rp 1.500.000,-
- c. Tunjangan uang makan : Rp 30.000 x 20 hari = Rp 600.000,-
- d. Tunjangan daerah : Rp 300.000,-

Jumlah insentif yang diterima oleh setiap petugas jembatan timbang tersebut merupakan diluar gaji pokok sebagai pegawai Dinas

Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur. Selain pemberian insentif, petugas alat penimbangan mendapatkan jaminan keselamatan dan keamanan kerja. Berdasarkan pasal 16 ayat 2 Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, pemberian jaminan keselamatan dan keamanan kerja meliputi asuransi, uang kesehatan, dan/atau pakaian keselamatan kerja.

Asuransi atau ASKES diambil dari gaji pokok sebesar 10%, tunjangan istri 10% dari gaji pokok dan tunjangan anak 2% dari gaji pokok dengan maksimal 2 anak. Sedangkan untuk pakaian keselamatan dan keamanan kerja tahun 2015 kemarin petugas jembatan timbang menerima kain untuk pembuatan baju PPH dan PDL dengan ongkos jahit sebesar Rp 250.000,-

Pemberian uang insentif khususnya tunjangan uang makan dan uang daerah dilakukan di minggu pertama disetiap bulanya. Namun untuk bulan januari pemberian insentif tersebut mengalami penundaan seperti yang disampaikan oleh BapakDrs. Harris Mariafi B tentang keterlambatan pemberian insentif.

“Kita menerima setiap bulan, tapi untuk bulan sekarang seperti yang kita ketahui dan yang kita terima tunjangan daerah dan uang

makan untuk Bulan Januari, dan untuk yang Bulan Januari untuk tunjangan kinerja belum turun¹⁰⁴.”

Dari informan tersebut dapat disimpulkan bahwa dalam pemberian beberapa insentif mengalami keterlambatan, yaitu insentif tunjangan kinerja bagi petugas Jembatan Timbang Mojoagung belum diberikan pada bulan Januari atau mengalami keterlambatan 2 bulan. Selain pemberian insentif, pegawai jembatan timbang juga ada yang mendapatkan disinsentif karena melakukan tindakan yang merugikan pemerintah. Hal itu disampaikan oleh Bapak Zainal A, A.Md, tentang adanya pegawai yang menerima disinsentif.

“Gini mas, ada yang melanggar di lapangan, terekam oleh kamera dan bisa dibuktikan nanti langsung disidang di sana, kalau masuk istilahnya “*sekolah*”, kalau kayak gitu *kan* otomatis tunjangannya berenti. Di sini *kan* dapet tunjangan makan dan lembur, kalau pas masuk kena tindakan disiplin disekolahkan di provinsi atau di UPT itu otomatis tunjangan lemburnya ilang¹⁰⁵.”

Informan tersebut menjelaskan ketika terdapat pegawai yang melanggar peraturan dan dapat dibuktikan, maka akan menerima hukuman dan secara otomatis beberapa uang tunjangan tidak diberikan. Selain itu Petugas tersebut dapat dipindah tugaskan ke bagian lainya, dengan begitu beberapa tunjangan akan dihapus.

Dari Tabel III.16 tersebut dapat disimpulkan bahwa untuk pelaksanaan pemberian insentif sudah dilakukan. Seperti pemberian

¹⁰⁴ Wawancara tanggal 21 Maret 2015

¹⁰⁵ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

tunjangan kinerja, tunjangan lembur, dan tunjangan makan. Selain itu petugas juga mendapatkan pelayanan asuransi kesehatan untuk dirinya sendiri dan keluarganya, serta dalam melaksanakan tugasnya diberi 2 seragam kerja setiap satu tahun sekali.

Tabel III.16 Insentif dan disinsentif

Nama Informan	Pendapat
Bapak Drs. Harris Mariafi B	a. Terdapat uang lembur, uang makan dan uang tunjangan daerah bagisetiap petugas b. Ada keterlambatan pemberian uang insentif
Moch. Chisjriel, AMa PKB, ST	a. Sudah ada anggaran operasional di setiap masing-masing jembatan timbang
Bapak Zainal A, A.Md,	a. Pegawai yang melanggar secara otomastis pemberian insentif dihapuskan
Bapak Yoyok Kristyowahono SH,	a. Ada suatu timbal balik antara perda yang kita keluarkan dengan memberikan insentif b. Di luar gaji pokok dapat uang operasional, uang lembur, uang makan dan uang tunjangan daerah

Sumber : data diolah dari wawancara tahun 2015

Sedangkan bagi petugas yang melakukan tindak indisipliner akan diberikan disinsentif berupa pengurangan atau penghapusan beberapa tunjangan. Tetapi dalam pelaksanaanya terdapat keterlambatan pemberian uang tunjangan yang seharusnya menjadi hak para pegawai, yaitu pemberian tunjangan kinerja pada bulan januari belum turun. Hal ini tentu saja merugikan petugas di lapangan dan dapat memicu permasalahan baru.

III.1.2.6 Pelaporan

Tata cara Pelaporan hasil penimbangan terdapat dalam Pasal 18 Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Laporan tersebut menggambarkan kegiatan pelaksanaan operasional penimbangan yang telah dicapai dalam pelaksanaan tugas. Pelaporan hasil pengawasan jembatan timbang merupakan hal yang sangat penting, karena dengan berbagai *record* data tersebut dapat dijadikan sebagai evaluasi dan pertimbangan pembuatan kebijakan selanjutnya seperti yang dikatakan oleh Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH yang menekankan pentingnya pendataan .

“Memang kita menekankan kepada petugas di sana, bagaimanapun juga pendataan itu nomor satu. Kita mendata apa-apa, kira-kira apa yang masuk di sana. Seperti asal tujuan, komoditi¹⁰⁶.”

Pelaporan tersebut terdiri dari laporan harian denda, laporan harian operasional penimbangan, laporan mingguan operasional penimbangan, dan laporan bulanan operasional penimbangan.

1. Laporan harian denda

Laporan harian denda merupakan data rekapitulasi mengenai jumlah dan golongan kendaraan angkutan barang yang ditimbang,

¹⁰⁶ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

jumlah dan tingkat pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan angkutan barang, serta jumlah denda yang dikenakan.

Gambar III.12 Contoh laporan harian denda

hasil observasi di Jembatan Timbang Mojoagung pada tahun 2015

2. Laporan harian operasional penimbangan

Laporan harian operasional penimbangan Merupakan data rekapitulasi operasional penimbangan setiap 24 jam dalam 1 hari.

Tabel III.17 Jumlah kendaraan dan jumlah pelanggaran yang ditimbang berdasarkan golongan kendaraan

NO	TANGGAL	LHR	GOLONGAN I			GOLONGAN II			GOLONGAN III			GOLONGAN IV		
			5-15 %	15-25%	<25%	5-15 %	15-25%	<25%	5-15 %	15-25%	<25%	5-15 %	15-25%	<25%
1	31 /03/ 2015	758	102	504	2	3	47	20	9	46	2	1	22	-

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan

Tabel tersebut menggambarkan hasil rekapitulasi jumlah kendaraan dan jumlah pelanggaran dalam waktu satu hari. Jumlah

kendaraan yang masuk dikategorikan ke dalam jenis golongan kendaraan, kemudian setiap jenis golongan kendaraan terdapat jumlah tingkat sanksi.

Tabel III.18 Jumlah denda berdasarkan golongan kendaraan dan tingkat pelanggaran dalam rupiah

No	Tanggal	Golongan I		Golongan II		Golongan III		Golongan IV	
		5 -15 %	15 - 25%	5 -15 %	15- 25%	5 -15 %	15- 25%	5 -15 %	15- 25%
1	31 /03/ 2015	1020000	10080000	90000	1880000	360000	2300000	50000	1320000
								Jumlah	17100000

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan

Tabel ini menjelaskan tentang jumlah uang hasil denda yang dilihat dari jenis golongan kendaraan dan sanksi denda. Sanksi tilang atau pelanggaran lebih dari 25% tidak tercantum dalam tabel tersebut, karena sanksi tilang diproses di Pengadilan Negeri Jombang dan uang penentuan besaran denda yang harus dibayar oleh pelangga menjadi wewenang hakim.

3. Laporan mingguan operasional penimbangan

Laporan mingguan operasional penimbangan merupakan data rekapitulasi operasional penimbangan setiap 7 hari dalam 1 bulan, kemudian dilaporkan kepada Kepala Jembatan Timbang sebagai bahan penyusunan Laporan Bulanan Operasional Penimbangan.

Tabel III.19 Jumlah kendaraan dan jumlah pelanggaran yang ditimbang berdasarkan golongan kendaraan dalam mingguan pada Bulan Maret 2015

NO	Minggu	GOLONGAN I			GOLONGAN II			GOLONGAN III			GOLONGAN IV		
		5 -15 %	15 - 25%	<25%	5 -15 %	15- 25%	< 25%	5-15 %	15 - 25%	<25%	5-15 %	15- 25%	< 25%
1	Minggu I	55	319		4	37	14	6	23		2	17	
2	Minggu II	522	3,101	10	30	306	97	74	260	9	11	106	2
3	Minggu III	539	2,974	25	29	281	121	68	289	12	4	108	4
4	Minggu IV	571	2,635	28	27	229	151	74	251	5	3	129	3
5	Minggu V	581	2,655	37	27	261	142	53	251	7	6	139	3

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan

Tabel tersebut menggambarkan hasil rekapitulasi tujuh hari operasional Jembatan Timbang Mojoagung selama Bulan Maret. Tabel tersebut terdiri dari jumlah kendaraan dan jumlah pelanggaran dengan perincian jenis golongan kendaraan dan jumlah tingkat sanksi pelanggaran

Sedangkan Tabel III.20 menjelaskan tentang jumlah rekapitulasi selama satu minggu atau tujuh hari uang hasil denda yang dilihat dari jenis golongan kendaraan dan sanksi denda. Sanksi tilang atau pelanggaran lebih dari 25% tidak tercantum dalam tabel tersebut, karena sanksi tilang diproses di Pengadilan Negeri Jombang dan uang penentuan besaran denda yang harus dibayar oleh pelangga menjadi wewenang hakim.

Tabel III.20 Jumlah denda berdasarkan golongan kendaraan dan tingkat pelanggaran dalam mingguan pada Bulan Maret 2015

No	Minggu	Golongan I		Golongan II		Golongan III		Golongan IV	
		5 -15 %	15 - 25%	5 -15 %	15- 25%	5 -15 %	15- 25%	5 -15 %	15- 25%
1	Minggu I	550.000	6.380.000	120.000	1.480.000	240.000	1.150.000	100.000	1.020.000
2	Minggu II	5220.000	62.020.000	900.000	12.240.000	2.960.000	13.000.000	550.000	6.360.000
3	Minggu III	5.390.000	59.480.000	870.000	11.240.000	2.720.000	14.450.000	200.000	6.480.000
4	Minggu IV	5710.000	52.700.000	810.000	9.160.000	2.960.000	12.550.000	150.000	7.740.000
	Minggu V	5810.000	53.100.000	810.000	10.440.000	2.120.000	12.550.000	300.000	8.340.000
	Minggu VI	2.030.000	16.700.000	150.000	3.080.000	680.000	3.950.000	100.000	2.340.000

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan

4. Laporan bulanan operasional penimbangan

Laporan Bulanan Operasional Penimbangan merupakan data rekapitulasi operasional penimbangan setiap 30 hari dalam 1 tahun. Laporan Bulanan Operasional Penimbangan disampaikan kepada Dinas pada minggu pertama bulan berikutnya secara berkesinambungan

Tabel III.21 merupakan data hasil timbangan Jembatan Mojoagung pada tahun 2014 yang berisi jumlah keseluruhan kendaraan angkutan barang yang masuk dalam timbangan (LHR) dan jumlah kendaraan yang melanggar. Dari jumlah kendaraan yang melanggar digolongkan berdasarkan jenis golongan kendaraan dan tingkan pelanggarannya. Data tersebut akan

disampaikan kepada Kepala Dinas yang kemudian akan sebagai bahan evaluasi.

Tabel III.21 Jumlah pelanggaran berdasarkan jenis golongan kendaraan dan tingkat pelanggaran setiap bulan pada tahun 2014

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan Mojokerto

No	Bulan	LHR	Kendaraan Golongan I			Kendaraan Golongan II			Kendaraan Golongan III			Kendaraan Golongan IV		
			5-15%	15-25%	>25%	5-15%	15-25%	>25%	5-15%	15-25%	>25%	5-15%	15-25%	>25%
1	Januari	35.465	1.566	16.493	66	140	1.952	243	1.077	1.606	66	500	535	12
2	Februari	34.809	1.181	14.886	46	103	1.807	249	916	1.058	50	269	233	8
3	Maret	37.875	1.434	15.253	201	122	1.808	621	846	822	149	267	175	34
4	April	21.836	1.353	6.947	206	122	742	833	105	702	160	33	179	62
5	Mei	34.654	1.836	10.070	481	121	1.644	1.405	264	1.131	257	42	344	86
6	Juni	46.593	2.096	16.298	254	109	3.411	876	220	1.852	123	27	528	52
7	Juli	29.458	1.411	10.772	78	90	2.546	309	187	1.693	45	28	601	18
8	Agustus	43.655	1.483	12.702	47	84	2.576	249	214	1.490	73	13	488	10
9	September	59.874	1.999	15.959	52	80	3.161	264	366	1.745	45	12	834	5
10	Oktober	65.399	2.154	17.107	60	102	3.232	322	344	1.818	33	10	413	11
11	Nopember	61.469	2.123	18.107	63	116	3.641	290	354	2.083	30	32	883	5
12	Desember	54.743	1.837	15.347	75	137	3.407	262	263	1.545	28	25	699	9
Jumlah		525.740	20.473	169.941	1.629	1.326	29.927	5.923	5.156	17.545	1.059	1.258	5.912	312
													Total	260461

Pelaporan harian hasil pengawasan di Jembatan Timbang harus dilaporkan pada jam 00.00 WIB, sedangkan untuk pencatatanya dilakukan oleh setiap regu atau *shift* jaga. Hal tersebut sangat menyulitkan pegawai administrasi yang harus menyetorkan hasil pengawasan kendaraan angkutan barang, karena *shift* setiap regu dimulai pukul 07.00-19.00 WIB dan 19.00 WIB sampai 07.00 WIB dalam waktu 24 jam seperti yang dikatakan oleh Bapak Zainal A,

A.Md, tentang pelaporan hasil pengawasan di Jembatan Timbang Mojoagung.

“Di sana itu mulai dari 00.00 sampai jam 00.00, padahal operator kita itu mulai jam 07.00, maksudnya gini, kewajiban untuk regu yang jaga itu ya, baik untuk melaporkan tilangan maupun denda yang didapat itu mulai jam 07.00 sampai jam 19.00, jadi geser ke ini nya dari jam 00.00, jadi ada selisih. Ada selisish biasanya kalau direkap bulanan. Kalau data yang ada di papan ini itu peregu. Makanya adminya di sini itu *agak* ngelu, harus menyetorkan dari data jam 00.00¹⁰⁷.”

Dari penjelasan informan tersebut dapat disimpulkan bahwa sistem pelaporan yang harus dilaporkan setiap pukul 00.00 dalam 24 jam menyebabkan terjadi selisih. Hal ini dikarenakan pencatatan hasil pengawasan di jembatan timbang dilakukan oleh setiap regu jaga yang *shift* setiap regu dimulai pukul 07.00-19.00 WIB dan 19.00 WIB sampai 07.00 WIB.

Tabel III.22 Pelaporan

Nama Informan	Pendapat
Bapak Zainal A, A.Md,	a. Perbedaan waktu sistem pelaporan yang dilakukan petugas di lapangan dan pelaporan ke pusat
Bapak Yoyok Kristyowahono SH, MH	a. Pendataan merupakan aspek penting yang nantinya dapat dijadikan bahan evaluasi

Sumber : data diolah dari UPT Dinas Perhubungan

Pelaporan hasil pengawasan kendaraan angkutan barang di Jembatan Timbang Mojoagung dilakukan berdasarkan setiap regu

¹⁰⁷ Wawancara tanggal 24 Maret 2015

jaga, yaitu regu pertama pada pukul 07.00-19.00 WIB dan regu kedua pukul 19.00 WIB sampai 07.00 WIB. Sedangkan untuk pelaporan hasil pengawasan kendaraan angkutan barang ke pusat atau Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur dilakukan pada pukul 00.00 WIB oleh petugas administrasi jembatan timbang. Sehingga terdapat selisih hasil pengawasan di setiap bulanya. Data yang dilaporkan tersebut nantinya akan menjadi suatu bahan evaluasi oleh Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan

III.1.3 Evaluasi pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Mojoagung, Kabupaten Jombang

Dalam menganalisis hasil informasi di lapangan dan menghasilkan informasi mengenai pelaksanaan kebijakan, peneliti menggunakan tipe kriteria evaluasi kebijakan publik. Kriteria evaluasi kebijakan publik tersebut meliputi Efektivitas, Efisiensi, Kecukupan, Perataan, Responsivitas, Ketepatan, Kepatuhan, yang masing-masing alat analisis tersebut akan dijelaskan berdasarkan data atau informasi yang telah diperoleh di lapangan.

III.1.3.1 Efektivitas

Kriteria efektivitas dalam evaluasi implementasi kebijakan publik dimaksudkan untuk melihat apakah tujuan yang diinginkan dari kebijakan tersebut sudah tercapai apa belum. Dalam hal ini dapat dilihat dari perbandingan antara tujuan dan hasil yang saat ini sudah dicapai. Penyelenggaraan alat timbang di Jembatan Timbang Mojoagung belum dapat dilaksanakan sepenuhnya. Seperti penyelenggaraan lapangan penumpukan barang, gudang penyimpanan barang kendaraan operasional dan alat bongkar belum dapat direalisasikan sepenuhnya, hal ini dikarenakan masih terbatasnya sumber daya dalam penyelenggaraan fasilitas penunjang penimbangan.

Sedangkan untuk pelaksanaan penimbangan juga masih terdapat prosedur yang belum dilaksanakan sepenuhnya, khususnya mengenai pengecekan dokumen-dokumen administrasi kendaraan angkutan barang. Pengecekan buku uji kendaraan merupakan salah satu prosedur syarat administrasi yang harus dilakukan oleh petugas di lapangan, namun berdasarkan fakta di lapangan yang ditemukan oleh peneliti masih terdapat petugas tidak melakukan pengecekan kelengkapan dokumen kendaraan bagi kendaraan yang tidak melanggar ketentuan kelebihan muatan. Para petugas di lapangan berasumsi bahwa kendaraan yang tidak melanggar kelebihan muatan

biasanya tidak melanggar persyaratan administrasi atau kendaraan dalam layak jalan.

Penyelenggaraan sanksi denda tidak terdapat penyimpangan yang berarti, Karena sistem pengawasan yang sudah berbasis IT tidak memungkinkan petugas timbang melakukan manipulasi uang denda atau korupsi. Begitu juga untuk proses sanksi tilang kepada pelanggar yang melanggar kelebihan lebih dari 25% JBI juga tidak mengalami pelanggaran yang berarti walaupun para petugas di lapangan harus berdiskusi panjang dengan para sopir yang berusaha memberikan uang suap kepada petugas. Pelaksanaan yang tidak diimplementasikan sesuai dengan prosedur dalam pelaksanaan pemberian sanksi adalah kebijakan pengembalian kendaraan ke tempat asal. Petugas di lapangan harus melanggar ketentuan tersebut karena kebijakan tersebut menimbulkan permasalahan baru.

Petugas Jembatan Timbang Mojoagung berdasarkan jumlah pekerjaan di lapangan sudah dapat dikatakan cukup dan tidak mengalami kekurangan, selain itu pengaturan jadwal jaga yang melibatkan petugas jaga itu sendiri dapat membuat nyaman bagi petugas di lapangan, karena jadwal tersebut berdasarkan keinginan petugas sendiri. Untuk petugas di Jembatan Timbang Mojoagung saat ini tidak mengalami masalah yang berarti. Permasalahan yang berkaitan dengan petugas jaga adalah pemberian insentif yang

tertunda. Petugas jembatan timbang belum menerima hak dana insentif dalam beberapa bulan terakhir, jenis insentif tersebut adalah tunjangan kinerja.

Yang terakhir adalah mengenai pelaporan seluruh operasional di Jembatan Timbang Mojoagung. Berdasarkan pasal 18 Peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Petunjuk Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang terdapat 4 jenis pelaporan, yaitu laporan harian denda, laporan harian operasional penimbangan, laporan mingguan operasional penimbangan, dan laporan bulanan operasional penimbangan. Dalam pelaporan ini tidak ada penyimpangan yang berarti di Jembatan Timbang Mojoagung, hal itu dapat dibuktikan dengan adanya berbagai data operasional Jembatan Timbang Mojoagung.

III.1.3.2 Efisiensi

Kriteria evaluasi implementasi kebijakan publik dari William N. Dunn selanjutnya adalah efisiensi yang dimaksudkan untuk melihat seberapa jauh usaha-usaha yang dilakukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Dalam pelaksanaan penyelenggaraan fasilitas pendukung penimbangan dilihat dari maksud dan fungsi dapat dikatakan efisien, seperti penyelenggaraan *CCTV* sebagai pengawasan dan monitor informasi untuk sopir yang mencerminkan transparansi dalam

pelaksanaan penimbangan, serta penggunaan Sistem Informasi Manajemen Terpadu yang berbasis IT dapat menekan biaya dan waktu dalam mengakses informasi.

Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan dalam usaha melaksanakan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang menjalin kerjasama dengan berbagai instansi pemerintah lainnya. Hal ini dikarenakan adanya keterbatasan wewenang petugas jembatan timbang dalam melakukan penindakan yang hanya sebatas di jembatan timbang saja, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur melakukan perjanjian atau kemitraan dengan instansi lainnya, yaitu kesepakatan bersama dengan Gubernur dan POLDA Jawa Timur. Fungsi polisi sangat penting dalam menjalankan peraturan tersebut, karena keterbatasan wewenang petugas jembatan timbang yang hanya sebatas di dalam jembatan timbang saja. Dengan adanya petugas dari kepolisian yang membantu pelaksanaan peraturan pengendalian kelebihan angkutan barang ini diharapkan dapat mencegah pengendaraan kendaraan angkutan barang yang tidak mau masuk dalam jembatan timbang.

Namun kebijakan tersebut kurang efisien, karena petugas kepolisian belum tentu pasti berada di pos jaga jembatan timbang mengingat tugas dari petugas polisi lebih sangat banyak. Contohnya

pada jam-jam tertentu petugas kepolisian harus meninggalkan pos jaga jembatan timbang karena ada tugas pengamanan jalan di tempat lain. Selain itu Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur juga melakukan kerja sama dengan Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi lainnya. Yaitu mengadakan perjanjian nota kesepahaman dengan Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan di seluruh Provinsi Jawa, Bali, NTB, NTT, dan Sumatera Selatan.

Kesepakatan tersebut hanya pada pelaksanaan pengembalian kendaraan angkutan barang saja. Dengan adanya kerja sama tersebut diharapkan kendaraan dari luar daerah tidak terjaring operasi pengembalian kendaraan di Jembatan Timbang seluruh Jawa Timur, karena proses penerapan tilang yang harus diambil di kota atau kabupaten tempat kejadian perkara akan menyulitkan bagi pemilik kendaraan. Namun hal itu juga belum efisien, karena masih terdapat pelanggar kelebihan muatan angkutan barang di luar Provinsi Jawa Timur.

Sedangkan untuk pengawasan di Jembatan Timbang Mojoagung agar terbebas dari korupsi atau pungutan liar, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur melakukan kerja sama dengan lembaga-lembaga anti korupsi. Untuk membentuk pelaksanaan operasional di Jembatan Timbang Mojoagung yang

bersih, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur berusaha untuk menciptakan organisasi yang transparansi dan bebas korupsi dengan mengajak lembaga-lembaga anti korupsi mengawasi secara langsung pelaksanaan peraturan ini. Selain itu untuk mendukung tercapainya bebas korupsi, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur melakukan berbagai inovasi sistem pengawasan di Jembatan Timbang Mojoagung. Salah satunya dengan Sistem Informasi Manajemen Terpadu, seperti yang sudah dijelaskan dalam sub bab sebelumnya, dengan Sistem Informasi Manajemen Terpadu tersebut semua aktifitas operasional Jembatan Timbang Mojoagung akan terekam dan dapat dilihat di provinsi. Sehingga petugas jembatan timbang tidak bisa menerapkan praktek pungutan liar.

Gambar III.13 Sosialisasi pengembalian kendaraan ke tempat asal



Sumber : Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur.

Agar kebijakan tersebut dapat diketahui oleh masyarakat luas, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan melakukan berbagai sosialisasi, salah satu dengan membuat spanduk himbauan kepada pengendara kendaraan angkutan barang tentang peartuaran pengendalian kendaraan ke tempat asal bagi pelanggar kelebihan muatan lebih dari 25%.

Usaha-usaha yang dilakukan Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur tidak hanya melakukan kerja sama antara instansi pemerintah saja, melaikan juga bekerja sama dan berkoordinasi dengan pihak swasta atau pengguna jasa layanan seperti Organda Jawa Timur. Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur sudah melakukan diskusi dan sosialisasi tentang pertaruan pengendalian kelebihan muatan dengan para pengusaha atau oraganisasi pengguna angkutan barang, mereka sepakat dan akan melaksanakan peraturan tersebut.

III.1.3.3 Kecukupan

Kriteria kecukupan dalam evaluasi implementasi kebijakan publik merupakan usaha untuk melihat seberapa jauh pencapaian hasil dari yang diinginkan dapat memecahkan masalah. Dalam penyelenggaraan alat penimbangan dan fasilitas pendukung pelaksanaan kebijakan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang dapat dikatakan sudah cukup dalam menyelesaikan isu-isu permasalahan yang ada

dimasyarakat. Dengan adanya fasilitas pendukung membuat pelaksanaan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang menjadi lebih transparan. Seluruh aktifitas operasional di jembatan timbang dapat terekam dan langsung terkoneksi dengan Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur. Hal ini tentunya akan memudahkan Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur dalam melakukan pengawasan.

Sedangkan untuk tata cara penimbangan juga dapat dinilai cukup. Dengan adanya pencatatan profil dari kendaraan angkutan barang, maka data tersebut secara otomatis akan terkoneksi di seluruh jembatan timbang di Jawa Timur. Sehingga Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur dapat memantau perkembangan kendaraan tersebut. Selain itu kendaraan yang masuk ke jembatan timbang juga akan dilakukan pengecekan dokumen-dokumen kendaraan serta pengecekan kelayakan kendaraan. Dengan pengecekan tersebut diharapkan dapat mengetahui kondisi kendaraan itu layak pakai atau tidak, sehingga dapat meminimalisir terjadinya hambatan di jalan yang disebabkan oleh kesalahan teknis kendaraan itu sendiri.

Untuk penyelenggaraan sanksi bagi pelanggar kelebihan muatan angkutan barang masih belum dapat dikatakan cukup untuk memecahkan masalah yang ada di masyarakat. Denda bagi kelebihan

muatan 5% sampai 25% masih terlalu ringan, hal ini yang menyebabkan masih banyaknya pelanggaran kelebihan muatan di Jembatan Timbang Mojoagung, bahkan tingkat pelanggaran tersebut cenderung naik. Selain itu untuk kebijakan pengembalian kendaraan ke tempat asal bagi kendaraan yang melanggar kelebihan muatan di atas 25%, masih belum cukup baik, karena belum adanya fasilitas pendukung seperti lapangan parkir dan penurunan muatan.

Pemberian uang insentif kepada petugas jaga merupakan kebijakan yang sangat baik mengingat pekerjaan di jembatan timbang dapat dikatakan sebagai ladang basah untuk mencari uang tambahan. Dengan adanya pemberian insentif kepada petugas jaga, diharapkan tidak ada lagi praktek pungutan liar.

Sementara itu kebijakan pengendalian kelebihan muatan barang dilihat dari sisi pengguna kendaraan angkutan barang dinilai belum cukup baik, karena kebijakan tersebut hanya merugikan para sopir yang hanya sebagai pegawai dari perusahaan. Selain itu kebijakan pengembalian kendaraan bagi pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% JBI dan belum diimplimentasikan kebijakan penurunan muatan semakin merugikan petugas di lapangan dan sopir. Bagi sopir kendaraan besar seperti truk kontainer harus pulang ke tempat asal merupakan keputusan yang tidak mungkin dilakukan, karena sopir tersebut akan semakin merugi. Jika kembali ke tempat asal dipastikan

barang tersebut tidak sampai tujuan, selain itu sopir dari luar daerah yang terkena operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal juga dirugikan, karena sanksi tilang mengharuskan sopir menghadiri sidang di Pengadilan Negeri Jombang pada waktu yang sudah ditentukan. Sopir tersebut harus kembali ke Jombang lagi hanya untuk mengambil buku uji sebagai jaminan pelanggaran membuat sopir mengeluarkan uang tambahan lagi.

Kemudian penilaian dari petugas di lapangan dengan adanya kebijakan pengendalian kelebihan muatan yang belum didukung oleh fasilitas penunjang membuat petugas di lapangan harus melakukan *diskresi* hukum atau melanggar hukum untuk kepentingan yang lebih baik. Seperti menyuruh melanjutkan perjalanan sopir truk yang terkena operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal, hal ini dikarenakan keterbatasan tempat parkir yang membuat ke macetan di jalan

III.1.3.4 Perataan

Kriteria evaluasi implementasi kebijakan berikutnya adalah perataan yang dimaksudkan untuk melihat apakah biaya manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda. Fasilitas pendukung di Jembatan Timbang Mojoagung masih ada yang belum terialisasikan sepenuhnya, seperti gudang penyimpanan barang, tempat penurunan barang dan lapangan parkir.

Sehingga pelaksanaan kebijakan ini belum dilaksanakan sepenuhnya kepada semua kelompok-kelompok pengguna jembatan timbang, contohnya seperti penyelenggaran sanksi tilang yang seharusnya kendaraan tersebut dikembalikan ke tempat asal masih belum dapat dilaksanakan secara menyeluruh. Pelaksanaan operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal gagal karena sopir lebih memilih untuk menunggu jam operasi berakhir. Keterbatasan tempat parkir dan penumpukan jumlah truk yang lebih memilih menunggu operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal malah membuta kemacetan. Akhirnya polisi dengan kewenangan dan kebijaksanaannya melakukan diskresi hukum dengan mengizinkan truk melanjutkan perjalanan.

Kemudian untuk pengecekan buku uji sebagai salah satu prosedur pemeriksaan dokumen kendaraan juga belum dapat dilaksanakan semuanya seperti yang dikatakan oleh Bapak Anton salah satu sopir truk pengguna Jembatan Timbang bahwa untuk pengecekan buku uji tidak dilakukan oleh petugas di lapangan jika kendaraan tidak melakukan pelanggaran kelebihan muatan. Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang pemeriksaan tersebut harus dilakukan oleh petugas untuk melihat kelaikan kondisi truk.

Dalam aspek penindakan kendaraan kelebihan muatan juga bervariasi berdasarkan tingkat pelanggaran dan tingkat golongan kendaraan. perbedaan pengenaan sanksi tersebut diharapkan dapat memenuhi azas keadilan dan dapat menekan pelanggaran-pelanggaran kelebihan muatan angkutan barang.

Dari berbagai kondisi di lapangan tersebut dapat disimpulkan bahwa biaya manfaat yang didistribusikan dengan merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda masih belum sepenuhnya dilaksanakan dengan baik. Seperti tidak dilaksanakannya operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal sesuai dengan jam operasinya, tidak selalu diperiksa buku uji kendaraan dan sosialisasi mengenai kebijakan tersebut.

III.1.3.5 Responsivitas

Kriteria responsivitas evaluasi implementasi kebijakan publik melihat apakah kebijakan memuaskan kebutuhan-kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok tertentu atau dapat dikatakan sebagai tanggapan objek kebijakan publik dengan adanya kebijakan tersebut serta tanggapan dari perumus kebijakan dalam mengatasi dan menyelesaikan permasalahan yang ada.

Pelaksanaan penyelenggaraan alat penimbangan dan fasilitas pendukung alat timbang direspon baik oleh pengguna kendaraan angkutan barang. Dengan adanya fasilitas pendukung seperti layar

monitor informasi berat kendaraan membuat sopir mengetahui berat kendaraannya. Sehingga mereka mengetahui tipe pelanggaran dan sanksi yang harus dibayar. Respon negatif muncul dari petugas kepolisian tentang belum terselenggaranya fasilitas pendukung, seperti tempat parkir dan tempat penurunan barang. Sehingga petugas kepolisian tersebut harus melanggar prosedur yang ada untuk tujuan yang lebih baik.

Sementara itu respon negatif banyak muncul di dalam penyelenggaraan sanksi khususnya pelanggaran kelebihan muatan di atas 25% JBI. Para sopir merasa dirugikan dengan adanya kebijakan tersebut, beliau menilai kebijakan itu tidak berpihak pada sopir karena sistem penggajian yang dilakukan oleh perusahaan dapat membuat pengeluaran pribadi sopir membengkak. Pelanggaran tersebut mengharuskan sopir menghadiri sidang di Pengadilan Negeri Jombang. Akhirnya sopir dari luar kota memilih alternatif lain dengan membuat buku KIR baru dengan laporan kehilangan palsu.

Dengan adanya kejadian tersebut, Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur membuat peraturan baru tentang pembuatan buku KIR baru, yaitu bagi Dinas Perhubungan Kota atau Kabupaten di Provinsi Jawa Timur yang akan mengeluarkan buku KIR baru harus dengan rekomendasi dari Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur.

Sedangkan untuk pelanggaran kelebihan muatan lebih dari 25% yang mendapatkan sanksi pengembalian kendaraan ke tempat asal, sopir lebih memilih menunggu jam operasi pengembalian berakhir daripada harus kembali ke tempat asal. Seperti yang sudah dibahas dalam sub bab sebelumnya, sopir yang memilih parkir menunggu jam operasi malah membuat kemacetan, karena tidak adanya tempat parkir di Jembatan Timbang Mojoagung membuat para sopir parkir di pinggir jalan. Sehingga petugas polisi merespon dengan menyuruh sopir untuk melanjutkan perjalanan, walaupun jam operasi pengembalian kendaraan ke tempat asal belum berakhir.

Sopir yang merasa keberatan dengan penyelenggaraan sanksi tersebut juga merespon dengan cara mencoba menyuap petugas di lapangan agar pelanggaraanya dapat dikurangi dan ada juga sopir yang melemparkan uang ke petugas dan langsung lari. Respon dari petugas sendiri sebenarnya menolak adanya suap tersebut, mereka berusaha untuk tidak menerima berbagai bentuk suap. Namun ada juga respon negatif dari petugas, yaitu ketika membiarkan sopir yang melemparkan uang suap kepada petugas. Tidak ada tindakan yang berarti dari petugas jembatan timbang dan petugas polisi di lapangan. Dengan adanya pengetatan batas maksimal angkutan barang membuat para pengusaha memodifikasi kendaraannya. Hal ini dikarenakan hasil dari pengiriman barang tersebut tidak bisa *mengcover* seluruh biaya transportasi.

Dari suatu kebijakan tentunya ada golongan-golongan yang diuntungkan dengan adanya peraturan pengendalian kelebihan muatan tersebut. Kelompok tersebut adalah masyarakat pengguna jalan, pemerintah dalam hal ini adalah Dinas Pekerjaan Umum, pemilik kendaraan itu sendiri dan tentunya Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan itu sendiri .

Dinas Pekerjaan Umum yang dalam hal ini menjadi penanggung jawab atas kerusakan jalan merasa diuntungkan, karena dengan kebijakan pengendalian kelebihan muatan itu dapat mengurangi kerusakan dari umur rencana jalan. Sedangkan dari aspek umum membuat transportasi menjadi lancar dan tidak terhambat dengan adanya truk besar angkutan barang yang berjalan lambat akibat kelebihan muatan. Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan jalan juga mendapatkan keuntungan dengan adanya peraturan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang itu, karena dapat meminimalisir angka kecelakaan di jalan yang diakibatkan oleh kendaraan angkutan barang.

III.1.3.6 Ketepatan

Kriteria terakhir evaluasi implementasi kebijakan publik dari William N. Dunn adalah ketepatan yang dimaksudkan untuk mengetahui apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar

berguna dan bernilai. Kriteria ini menilai ketepatan kebijakan dalam menyelesaikan permasalahan yang ada di masyarakat. Sebelum peraturan ini dibuat, tentunya terdapat berbagai masalah yang harus diselesaikan oleh pemerintah, khususnya mengenai kendaraan angkutan barang. Permasalahan tersebut antara lain banyaknya kendaraan angkutan barang yang melanggar ketentuan tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan yang dapat berakibat pada keamanan jalan seperti kelancaran lalu lintas, keselamatan pengguna jalan dan percepatan kerusakan umur jalan. Dengan melihat latar belakang tujuan peraturan itu dan kondisi fakta di lapangan saat ini, maka dapat dilihat hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna dan bernilai

Jika kita melihat kondisi fakta di lapangan seperti yang dijelaskan dalam sub bab sebelumnya mengenai pelanggaran kelebihan muatan di Jembatan Mojoagung, pelanggaran tersebut cenderung meningkat. Pada tahun 2014 Jembatan Timbang Mojoagung menempati posisi pertama dengan 260.274 kasus pelanggaran yang kemudian diikuti Jembatan Timbang Trowulan dengan 229.187 kasus pelanggaran. Jumlah pelanggaran di Jembatan Timbang Mojoagung ternyata mengalami kenaikan dari tahun sebelumnya yang hanya terdapat 246.353 kasus pelanggaran pada tahun 2013 menjadi 260.274 kasus pada tahun 2014 atau naik 5,7%.

Dari jumlah pelanggaran yang tercatat tersebut kemudian dilakukan penindakan oleh petugas penimbang. Jumlah pelanggaran sanksi denda mengalami peningkatan dari 241163 kasus pada tahun 2013 menjadi 250639 kasus pada tahun 2014 atau naik 3,8%. Sedangkan untuk pelanggaran berkategori berat dari 5.190 kasus pada tahun 2013 mengalami peningkatan menjadi 9.635 kasus pada tahun 2014 atau naik 86 % dari tahun sebelumnya. Hal ini menunjukkan capaian hasil yang diinginkan untuk menekan pelanggaran kelebihan muatan belum berhasil, karena intensitas pelanggaran cenderung naik.

Selain itu dengan adanya peraturan tentang pengendalian kelebihan muatan ini sebenarnya merupakan upaya menekan kerusakan dari umur rencana jalan, yaitu dengan membatasi kelebihan muatan lebih dari 5% JBI diharapkan mengurangi percepatan umur kerusakan jalan. Namun berdasarkan fakta di lapangan hasil survey pada Bulan Maret 2015 yang dilakukan oleh UPT Dinas Perhubungan Kota Mojokerto, ditemukan kerusakan jalan di sepanjang jalan Mojokerto sampai Jombang mencapai 20 Km atau 40,40% dari ruas jalan utama sepanjang 49,5 Km. Kerusakan jalan tersebut terletak di KM Sby 47-50,2 (Mertex–Kenanten), KM Sby 53,3–55,1 (Kenanten–Jampirogo), KM Sby 58,8-62,1 : Jampirogo–Trowulan, KM Sby 66,1–70,1 (Ruas Jalan Mojoagung), KM Sby 72,00–72,5 (Tejo-Mojoagung), KM Sby 74–75,7 (Pasar Peterongan– sebelum Terminal Kepuhsari Jombang), KM Sby 85,7– 90,8 (Ruas Jalan Perak

Jombang). Dari hasil survey tersebut dapat disimpulkan bahwa masih terdapat kerusakan jalan di sepanjang jalan Jombang-Mojokerto.

Permasalahan selanjutnya adalah keselamatan pengguna jalan, masih terdapat hambatan di jalan raya yang diakibatkan oleh kendaraan angkutan barang yang pada akhirnya merugikan pengguna jalan lainnya. Seperti adanya kerusakan kendaraan angkutan barang yang diakibatkan oleh tidak mampunya memuat barang yang terlalu berat dan melebihi batas maksimal. Rasio korban meninggal kecelakaan lalu lintas pada tahun 2013 setiap harinya mencapai 58 kejadian, 2 kali kecelakaan lalu lintas setiap jam dengan rata-rata per hari 15 Orang meninggal dunia di jalan dan 4 kasus kecelekaan rata-rata menelan 1 korban jiwa . Dari kejadian tersebut 10,95% merupakan kecelakaan yang melibatkan kendaraan angkutan barang. Sedangkan untuk kondisi jalan utama Jombang menuju Surabaya ramai lancar dan tidak ada kemacetan yang parah, kalau terdapat kemacetan itu dikarenakan adanya kecalakaan lalu lintas.

Berdasarkan fakta di lapangan hasil (tujuan) yang diinginkan belum dapat dikatakan benar-benar berguna dan bernilai. Kebijakan pengendalian kelebihan muatan mayoritas belum dapat diimplementasikan dengan baik. Seperti masih meningkatnya kasus pelanggaran kelebihan muatan, rusaknya jalan di beberapa lokasi jalan

utama Jombang-Surabaya, dan berbagai kasus kecelakaan yang melibatkan kendaraan angkutan barang.

