

EVALUASI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN KELEBIHAN MUATAN ANGKUTAN BARANG DI JEMBATAN TIMBANG BATULAYANG KOTA PONTIANAK

Oleh:

MITASARI

NIM. E01111052

Program Studi Ilmu Administrasi Negara Kajian Kebijakan Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura. Tahun 2015

Email: mitasari214@yahoo.co.id

Abstrak

Permasalahan dalam penelitian ini adalah Jumlah pelanggaran Muatan kendaraan angkutan barang masih tinggi, sistem penindakan dan sanksi yang masih lemah. Untuk melakukan Evaluasi Proses Implementasi Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak menggunakan 4 Indikator berdasarkan teori Langbein, yaitu: persyaratan/ tata tertib penimbangan muatan angkutan barang, sanksi pelanggaran muatan angkutan barang, prosedur Pelayanan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang dan waktu pelayanan. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak semua kendaraan angkutan barang ditimbang di Jembatan Timbang Batulayang serta lemahnya SOP dalam mengatur pergantian *shif* petugas. Sanksi pelanggaran muatan angkutan barang pelaksanaannya tidak memperhatikan SOP yang berlaku, tidak adanya penurunan muatan bagi muatan yang lebih serta masih adanya pungutan liar. Prosedur Pelayanan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang tidak dilaksanakan, karena tidak ada penurunan muatan bagi muatan yang lebih. Adanya negosiasi terhadap sanksi menyebabkan waktu pelayanan melebihi waktu yang ditentukan. Saran dari penelitian ini adalah DISHUBKOMINFO provinsi Kalimantan Barat sebaiknya melakukan penyempurnaan terhadap SOP, memperketat pengawasan terhadap petugas, memberikan sanksi yang tegas kepada pengemudi/pengusaha angkutan barang maupun petugas yang melanggar dan menambah fasilitas gudang penumpukan barang.

Kata-Kata Kunci: Evaluasi Kebijakan, Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang, Jembatan Timbang Batulayang.

Abstract

The problem in this research is number of violations Cargo freight vehicles is still high, enforcement and sanctions systems are still weak. Towards doing assessment processes of monitoring policy implementation and control the excess of transport content items in weighbridge Batilayang, Pontianak. In order to perform Process Evaluation Policy Implementation Monitoring and Control Overloaded Freight in Weigh Batu Layang, Pontianak. This study uses 4 (four) indicators based on the theory of Langbein, namely: requirements or rules of weighing loads of freight, sanction violations of goods cargo transportation, procedures Services supervision overloaded freight and service time. This research uses descriptive research with a qualitative approach. The research showed that not all freight vehicles weighed at the Weigh Bridges BatuLayang and the weakness SOP in regulating turnover the *shift* officer. The sanctions violations of freight charges in accordance with SOP implementation is not applicable, there is no decrease in charge for more payload as well as the persistence of illegal fees. Procedure supervision overloaded transport of goods is not implemented because there is no reduction in the charge for more pay-load. Negotiations on sanctions led to the service time exceeds the specified time. Suggestions from this study is Dishubkominfo West Kalimantan province should undertake improvements to the SOP, tighten its supervision officials, providing strict

sanctions to the driver or entrepreneur transportation of goods as well as officials who violate a warehouse facility and increase the accumulation of goods.

Keywords: Policy Evaluation, Monitoring and Control of Overloaded Freight, Weigh Bridges BatuLayang.

A. PENDAHULUAN

Dalam rangka menyelenggarakan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat menetapkan kebijakan yang lebih spesifik yaitu Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Kalimantan Barat, yang bertujuan untuk perawatan dan pemeliharaan jalan dengan adanya pengaturan, pengawasan dan pengendalian terhadap berat maksimum muatan kendaraan bermotor khususnya bagi kendaraan bermotor jenis barang mobil barang yang berfungsi sebagai alat pengangkutan barang agar dalam penggunaannya tidak dibebani dengan muatan yang cenderung melebihi batas toleransi kemampuan jalan.

Pelaksana teknis Peraturan Daerah ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (DISHUBKOMINFO) Provinsi Kalimantan Barat, yang pengoperasiannya dilaksanakan oleh Unit Pelayanan Lalu Lintas Angkutan

Wilayah. Salah satu tempat pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang di Kalimantan Barat adalah di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak, yaitu Unit Pelayanan Lalu Lintas Wilayah I. Berkembangnya transportasi khususnya angkutan barang di Provinsi Kalimantan Barat, dapat memicu terjadinya kerusakan jalan, dimana jalan di seluruh Kalimantan Barat baik jalan Provinsi, Kabupaten maupun Jalan Nasional memiliki kapasitas menahan berat sebesar 8 ton.

Untuk melaksanakan tugas pekerjaan sesuai dengan fungsi dan alat penilaian kinerja instansi pemerintah berdasarkan indikator teknis, administratif dan prosedural sesuai dengan tata kerja dan prosedur kerja unit yang bersangkutan maka diperlukan suatu pedoman atau acuan yaitu standar operasional prosedur(SOP). Adapun SOP dalam pelaksanaan pengawasan dan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak di muat dalam Keputusan Kepala Dinas Perhubungan dan Informatika Provinsi Kalimantan Barat Nomor 28 Tahun

2014, tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik Pada Unit Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Di Wilayah Provinsi Kalimantan Barat.

Adapun fenomena yang terjadi dilapangan menunjukkan adanya ketidaksesuaian pelaksanaan dengan tujuan yang hendak dicapai oleh Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 tahun 2006 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006, yang dapat dilihat dari data sebagai berikut :pada tahun 2009 jumlah kendaraan yang melanggar berjumlah 45935 dengan jumlah penindakan sebanyak 251. Kemudian menurun pada tahun 2010 pelanggaran sebanyak 5775 dengan menurunnya jumlah penindakan sebanyak 195. Pada tahun 2011 jumlah yang melanggar 4096 dengan jumlah penindakan 108. Kemudian pada tahun 2012 sebanyak 5884 dengan jumlah penindakan sebanyak 141. Kemudian menurun dua tahun terakhir, yakni pada tahun 2013 yang melanggar sebanyak 4299 dengan jumlah penindakan 255 dan tahun 2014 pelanggaran sebanyak 4229 dengan jumlah penindakan 323. Dari keterangan tersebut dapat dikatakan bahwa pada saat diimplementasikannya Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 ini menunjukkan masih

tingginya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan barang secara khusus untuk mematuhi aturan berat muatan angkutan barang yang diizinkan.

Selain itu, terlihat pula bahwa sanksi atau penindakan yang dilakukan tidak sesuai dengan jumlah pelanggaran yang ada. Ini berarti bahwa, tidak semua kendaraan angkutan barang yang membawa muatan melebihi Jumlah Berat yang diizinkan (JBI) diberikan sanksi. Oleh karenanya, masih banyak kendaraan angkutan barang yang beroperasi dengan membawa muatan yang melebihi Jumlah Berat yang diizinkan (JBI), hingga akhirnya dampak dari kelebihan muatan secara tidak langsung akan memicu kerusakan jalan.

B. TINJAUAN PUSTAKA

1. Kebijakan Publik

Menurut Carl Friedrich (dalam Agustino, 2008:7) kebijakan adalah serangkaian tindakan/ kegiatan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok, atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dimana terdapat hambatan-hambatan (kesulitan-kesulitan) dan kemungkinan-kemungkinan (kesempatan-kesempatan) dimana kebijakan tersebut diusulkan agar

berguna dalam mengatasinya untuk mencapai tujuan yang dimaksud. Dengan demikian, kebijakan publik merupakan rangkaian keputusan yang didalamnya ada keterikatan akan kepentingan rakyat banyak. Dengan adanya tujuan yang ingin direalisasikan dan adanya masalah publik yang harus diatasi maka perlunya membuat suatu kebijakan publik.

2. Evaluasi Kebijakan Publik

Menurut Lester dan Stewart (dalam Agustino, 2006:175) evaluasi ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan dan untuk mengetahui apakah kebijakan yang telah dirumuskan dan dilaksanakan dapat menghasilkan dampak yang diinginkan.

Adapun Bingham dan Felbinger (dalam Nugroho, 2009:478), membagi evaluasi kebijakan menjadi empat jenis, yaitu:

1. Evaluasi proses, yang fokus pada bagaimana proses implementasi suatu kebijakan,
2. Evaluasi impak, yang fokus pada hasil akhir suatu kebijakan,
3. Evaluasi kebijakan, yang menilai hasil kebijakan dengan tujuan yang direncanakan dalam kebijakan saat dirumuskan.

4. Meta-Evaluasi, yang merupakan evaluasi terhadap berbagai hasil temuan evaluasi dari berbagai kebijakan yang terkait.

Evaluasi kebijakan publik tidak hanya untuk melihat hasil (*outcome*) atau dampak (*impacts*), akan tetapi dapat pula untuk melihat bagaimana proses pelaksanaan suatu kebijakan dilaksanakan. Ini berarti bahwa evaluasi dapat digunakan untuk menilai / mengevaluasi proses pelaksanaan kebijakan sesuai dengan petunjuk teknis (*guide lines*) yang telah ditentukan.

3. Evaluasi Implementasi Kebijakan Publik

Langbein (dalam Widodo, 2006:117), mengemukakan riset yang memfokuskan pada proses yaitu riset proses yang senantiasa mendasarkan *guide line*, bagaimana prosedur dan administrasinya yang bisa diwujudkan dalam bentuk petunjuk pelaksanaan (*juklak*) dan petunjuk teknis. Dengan demikian, yang dijadikan ukuran keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan program adalah kesesuaian antara proses implementasi suatu kebijakan dengan garis petunjuk (*guide line*) yang telah ditetapkan.

Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang dan

Keputusan Kepala Dinas Provinsi Kalimantan Barat Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik pada Unit Lalu Lintas dan Angkutan di Wilayah Provinsi Kalimantan Barat, maka Standar Operasional Prosedur Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang pada Unit Lalu Lintas dan Angkutan di Wilayah I Provinsi Kalimantan Barat, sebagai berikut :

a. Persyaratan/tata tertib pelayanan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang di Unit Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Provinsi Kalimantan Barat, sebagai berikut :Setiap angkutan barang yang mengangkut barang wajib ditimbang pada alat penimbangan yang dipasang secara tetap atau dapat dipindah-pindahkan, kecuali :

1. Angkutan barang yang tidak bermuatan, dan;
2. Kendaraan khusus yang oleh karena berat dan sifat muatan, dimensi, dan jenis barang yang tidak dimungkinkan untuk dilakukan penimbangan.

b. Sanksi dan Klasifikasi Pelanggaran Kelebihan Muatan ditetapkan sebagai berikut : Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 Pasal 14 tentang Kelebihan Muatan, yaitu:

1. Mobil barang yang setelah ditimbang ternyata berat muatannya melebihi 5 % (lima persen) dari JBI yang ditetapkan dalam Buku Uji, dilarang meneruskan perjalanan.
2. Pengemudi mobil barang sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini dapat meneruskan perjalanan setelah menurunkan kelebihan muatan.
3. Kegiatan membongkar dan/atau memuat kelebihan muatan sebagaimana dimaksud ayat (2) Pasal ini dilakukan sendiri oleh pengemudi dan/atau pengusaha angkutan barang pada tempat yang ditentukan oleh petugas.
4. Resiko kehilangan dan/atau kerusakan sebagai akibat kegiatan dimaksud ayat (3) Pasal ini adalah tanggung jawab pengemudi dan/atau pengusaha angkutan barang yang bersangkutan.

Klasifikasi Pelanggaran Kelebihan Muatan, adalah sebagai berikut:

1. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan antara 5% s/d 15% dari Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dikategorikan pelanggaran tingkat I;
2. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan antara 15% s/d 25% dari Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dikategorikan pelanggaran tingkat II. Untuk pelanggaran

tingkat I dan II diberikan sanksi surat peringatan I s/d III, dan apabila masih melakukan pelanggaran yang sama, maka pelanggaran ini akan dilimpahkan ke Pengadilan melalui Berita Acara Pemeriksaan Pelanggaran Lalu Lintas;

3. Pengangkutan barang dengan kelebihan muatan dari 25% dari Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dikategorikan pelanggaran tingkat III, dan dikenakan Sanksi Pidana berupa Berita Acara Lalu Lintas yang dilimpahkan ke Pengadilan setempat.

c. Prosedur pelayanan kelebihan muatan angkutan barang pada Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 Pasal 15, yaitu:

1. Untuk menempatkan muatan lebih yang diturunkan, pengemudi dan/atau pengusaha angkutan barang dapat menggunakan fasilitas gudang dan/atau lapangan penumpukan yang tersedia pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.

2. Penggunaan fasilitas gudang dan/atau lapangan penumpukan sebagaimana yang dimaksud ayat (1) Pasal ini, dilakukan dengan berita acara yang dibuat oleh petugas Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.

3. Kehilangan atau kerusakan barang yang ditempatkan pada gudang dan/atau

lapangan penumpukan sebagaimana dimaksud ayat (1) Pasal ini adalah tanggung jawab pengemudi dan/atau pengusaha angkutan barang yang bersangkutan.

4. Tata cara penggunaan fasilitas gudang dan/atau lapangan penumpukan diatur lebih lanjut oleh Gubernur.

d. Waktu Pelayanan

Pengaturan Kendaraan Masuk (2 menit), Pendataan Identitas Kendaraan, yaitu: Pengecekan Dokumen 2 menit, Pengecekan Laik Jalan dan Pengecekan Penimbangan masing-masing 1 menit, penindakan B.A.Pemeriksaan Pelanggaran Lalu Lintas (4 menit), Pengaturan Kendaraan (Keluar 1 menit), Total Waktu Per Kendaraan 11 menit.

C. Bagan Alur Pikir Penelitian

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006.Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Kalimantan Barat



Identifikasi Masalah:

1. Jumlah pelanggaran Muatan kendaraan angkutan barang masih tinggi.
2. Sistem penindakan dan sanksi yang masih lemah.



Langbein (dalam Widodo, 2006:117), mengemukakan riset yang memfokuskan pada proses yaitu riset proses yang senantiasa mendasarkan *guide line*, bagaimana prosedur dan administrasinya yang bisa diwujudkan dalam bentuk petunjuk pelaksanaan (juklak) dan petunjuk teknis. Untuk melakukan Evaluasi Proses Implementasi Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak. Menggunakan Indikator : kesesuaian Standar Operasional Prosedur tentang pengawasan dan pengendalian kelebihan muatan angkutan barang dengan proses pelaksanaannya di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak, yaitu:

1. Persyaratan/ tata tertib penimbangan muatan angkutan barang.
2. Sanksi pelanggaran muatan angkutan barang.
3. Prosedur Pelayanan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang.
4. Waktu pelayanan.

Terciptanya ketertiban Kendaraan Angkutan Barang melalui Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak

Terciptanya ketertiban Kendaraan Angkutan Barang melalui Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak

penelitian deskriptif bertujuan untuk menggambarkan penilaian terhadap proses implementasi Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak.

Berdasarkan permasalahan diatas, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif. Menurut John W. Creswell (Patilima 2005:3) pendekatan kualitatif adalah sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia, berdasarkan pada penciptaan gambar holistik yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci, dan disusun dalam sebuah latar ilmiah. Beranjak dari penjelasan tersebut, peneliti menggunakan pendekatan kualitatif karena peneliti ingin menggali informasi berkenaan dengan masalah penelitian yang dilakukan secara teliti, mendalam dan menyeluruh.

D. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan keadaan objek penelitian yang berdasarkan fakta-fakta sebagaimana adanya dengan cara menganalisa data yang telah terkumpul. Dalam penelitian ini jenis

E. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Persyaratan/Tata Tertib Penimbangan Muatan Angkutan Barang

Persyaratan/tata tertib disini tentu berkaitan erat dengan ketentuan-ketentuan yang wajib dilaksanakan dan dipenuhi untuk penimbangan muatan kendaraan angkutan

barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak. Dalam tahapan ini, semua kendaraan angkutan barang yang membawa muatan dengan kriteria tertentu wajib ditimbang.

Berdasarkan informasi dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *“Untuk angkutan barang yang bermuatan wajib ditimbang baik mobil barang yang kecil maupun besar, tapi ada yang dikecualikan, seperti disini ada enam (6) item yaitu mobil barang yang tidak bermuatan, mobil barang pengangkut peti kemas, mobil barang pengangkut alat berat, mobil barang pengangkut bahan berbahaya, mobil barang pengangkut barang dengan menggunakan tangki, dan mobil barang yang secara insidentil mengangkut barang umum yang tidak dapat dipotong-potong atau dipisah-pisahkan.”* (Wawancara, 7 April 2015).

Selanjutnya masih informasi dari dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *“Di sini untuk waktu pelayanannya 24 jam. Ada 2 shift, shift I dilaksanakan dari jam 06.45 s/d jam 16.45, dan sip II dilaksanakan dari jam 16.45 s/d jam 06.45. Jadi pagi sampai malam ada terus petugas yang jaga. Jadi setiap kendaraan yang bermuatan itu diarahkan petugas untuk*

masuk ke penimbangan.” (Wawancara, 7 April 2015).

Hal yang sama diungkapkan oleh Ht seorang pengemudi kendaraan angkutan barang, mengatakan : *“Setiap kali melewati jembatan timbang, muatan saya selalu ditimbang karena memang peraturannya begitu. Apalagi yang jaga 24 jam, ada terus baik pagi, siang maupun malam.”* (Wawancara, 6 April 2015).

Berikut penuturan dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *“Sebenarnya semua kendaraan angkutan barang yang bermuatan wajib ditimbang, namun di Jembatan Timbang ini belum semua kendaraan angkutan yang membawa muatan ditimbang karena ada mobil yang mau masuk dan ada juga yang tidak. Jika mobil masuk, maka akan ditimbang namun jika tidak masuk maka mobil tidak ditimbang.”* (Wawancara, 7 April 2015).

Demikian pula menurut An seorang pengemudi kendaraan angkutan barang, mengatakan : *“Kalau lewat di jembatan timbang Batulayang, jika saya membawa mobil yang bermuatan pasti ditimbang karena itu kewajiban, selain itu karena ada petugas yang jaga, namun jika tidak ada petugas yang jaga saya lewati saja.”* (Wawancara, 19 April 2015).

Berdasarkan tersebut, dapat disimpulkan bahwa tidak semua kendaraan angkutan barang yang bermuatan ditimbang di Jembatan Timbang Batulayang, yang dipengaruhi oleh beberapa faktor baik itu dari sikap petugas yang tidak tegas dan konsisten dalam melaksanakan SOP yang berlaku, maupun kesadaran pengemudi/pengusaha angkutan barang untuk menimbang muatan kendaraannya. Kemudian, adanya kelemahan SOP tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang itu sendiri secara khusus dalam mengatur pergantian *shift* petugas yang mengarahkan kendaraan angkutan barang untuk masuk ke Jembatan Timbang.

2. Sanksi Pelanggaran Muatan Angkutan Barang

Sejalannya dengan upaya pencapaian keberhasilan penertiban muatan angkutan barang, maka Unit Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Wilayah I memberlakukan sanksi bagi pengemudi/pengusaha angkutan yang membawa muatan lebih, dengan tujuan agar sanksi tersebut dapat memberi efek jera dan meminimalisir pelanggaran kelebihan muatan angkutan barang sehingga mencapai tertibnya angkutan barang dan kenyamanan lalu lintas di Provinsi Kalimantan Barat. Oleh karena itu,

sanksi harus dilaksanakan dengan baik sesuai yang telah ditetapkan.

Berdasarkan informasi dari informan yaitu Hn seorang pengemudi truk, mengatakan bahwa: *"Biasanya jika saya membawa muatan lebih, tidak pernah petugas menyuruh menurunkan muatan. Biasanya diberi saran dan peringatan saja agar kedepannya tidak membawa muatan lebih lagi."* (Wawancara, 6 April 2015). Hal yang serupa disampaikan oleh Ht seorang pengemudi truk, tentang sanksi yang diberikan jika muatan yang dibawa melebihi JBI, mengatakan : *"Ketika muatan yang dibawa melebihi dari yang seharusnya, petugas tidak pernah menyuruh menurunkan muatan yang dilakukan petugas hanya memperingatkan dan kami tetap bisa melanjutkan perjalanan."* (Wawancara, 6 April 2015).

Selanjutnya, berdasarkan informasi dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *"Kalau dalam Perda, sebenarnya setiap lebih dari 5% dibongkar dan di Undang-Undang, itu ditilang. Namun saat dilapangan, yang di Perda tidak dapat dilaksanakan, dan untuk Peraturan Undang-Undang dapat diterapkan."* (Wawancara, 7 April 2015).

Selain adanya penurunan muatan bagi kelebihan muatan, sanksi juga diberikan

berdasarkan besar kecilnya berat muatan yang dapat dilihat dari pengklasifikasi pelanggaran. Berdasarkan informasi dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan :*“Untuk pelanggaran yang kurang dari 50%, biasa saya peringatkan. Tapi kalau mau ditilang supirnya bandel, dan lain-lain, aspek keselamatannya tidak ada, ditilang juga. Kalau masuk melanggar, itupun ada toleransi 50% itu pun petugas yang buat tapi kalau aturan harus ditilang. 25%-50% keatas ibaratnya udah pelanggaran berat. Kenyataan dilapangan pelanggaran berat yang sampai 50% melebihi JBI pun pelaksanaannya mogok secara keseluruhan. Memang sebenarnya pelaturannya seperti itu, namun kalau dilaksanakan akan menjadi kaku, ada beberapa hal yang perlu kita perhatikan, seperti naik turunnya BBM, Onderdil, dan oprasional kendaraan, dan lain-lain jangan sampai kita terapkan peraturan dilapangan berdampak sosial ke masyarakat, kita terapkan aturan, tahu-tahu aturan itu sudah tidak sesuai dilapangan. Jadi kami sebagai petugas, harus bisa membaca situasi.”*(Wawancara, 7 April 2015).

Hal yang serupa dikemukakan oleh Jj seorang pengemudi truk, mengatakan :*“kalau lewat di Jembatan Timbang pasti masuk, setelah mobil ditimbang, ya pasti bayar saya*

biasanya biasanya Rp.1000 sampai Rp.2000. Pernah membawa muatan lebih dari 8 ton, biasanya sampai belasan ton. Tapi tetap bisa berjalan, paling kita kasi uang saja ke petugas, biasanya sampe 20rb, 50 rb biasa diminta, biasa pandai-pandai kita, sama-sama ngerti. Tergantung berat muatannya juga, biasanya dipanggil ke kantor dan ndak ada sih disuruh isi surat menyurat paling diperingatkan saja.” (Wawancara, 19 April 2015).

Kemudian masih mengenai sanksi tersebut, Ht seorang pengemudi truk mengatakan: *“Ya, saat muatan saya melebihi ada mereka bilang lebih ya..di sanksi, ditilang. Kita dikasi peringatan supaya ngak melebihi JBI nya tadi. Pertama peringatan, ke-2 tilang. Kalau ditilang keluar biaya. Tapi tidak sampai kepengadilan. Andaikata lebih dari JBI tadi, muatan kamu melebihi JBI jadi ya gimana? Biasa sih ya sanksi itu tadi lah. Sanksi ya berupa biaya. Biayanya tergantung kesalahannnya juga, kalau muatannya lebih banyak, masa berlaku KIR mati, itu ya lumayan..sanksi itu paling ngak ya 50rb keatas. Ketika melebihi ndak ada disuruh menurunkan muatan, paling diperingatkan, dan tetap bisa melanjutkan perjalanan.”*(Wawancara, 6 April 2015).

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sanksi yang diberlakukan oleh petugas

UPLLA Wilayah I terhadap pelanggar kelebihan muatan angkutan barang tidak dilaksanakan sesuai SOP yang berlaku. Sanksi yang dilaksanakan adalah sanksi yang dibuat oleh petugas. Bahkan sanksi yang ditetapkan dalam SOP masih lemah, karena tidak mengatur adanya sanksi bagi petugas yang melakukan penyimpangan dalam pemberian sanksi, sehingga adanya pelanggaran yang dilakukan oleh petugas khususnya pungutan liar, menyebabkan banyak pelanggar yang lolos dari sanksi, yang pada akhirnya membuat penimbangan muatan kendaraan angkutan barang hanya menjadi formalitas.

3. Prosedur Pelayanan Pengawasan Kelebihan Muatan Angkutan Barang

Dalam tahapan ini, penulis akan menjelaskan mengenai prosedur ketika muatan yang ditimbang itu melebihi Jumlah Berat yang diizinkan (JBI). Dalam hal ini tentunya berkaitan dengan cara-cara penyimpanan barang atau muatan yang lebih dengan menggunakan fasilitas yang disediakan di UPLLA Wilayah I.

Berdasarkan informasi dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *"Muatan disuruh dibongkar ada di perdanya. Pernah tapi disuruh kembali saja. pembongkaran pun tidak efektif pelaksanaannya. Sebenarnya ada peraturan*

yang mengatur, kalau diturunkan harus sewa gudang dan ada tarif-tarifnya permeter. Untuk pembongkaran barang ada surat pembongkaran atau berita acara yang diisi. Namun untuk melaksankannya ada kendala, kendalanya seperti perdanya tidak lengkap tidak mengatur secara teknis dan tidak didukung oleh perangkat yang lain. Seperti ada alat, ahli gudang, biar barangnya tidak boleh kena air kan harus dibedakan, seperti beras, semen, kayu dan lainnya. Kemudian jasa bongkar orang tidak ada, untuk bongkar barang saja pake sewa trus yang bawa barang, kalau dia bawa orang, hitungannya mahal, tidak cukup nanti bawa dari sini ke sintang, berapa." (Wawancara, 7 April 2015).

Selanjutnya masih informasi dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *"kalau dilihat dari jumlah yang melanggar, rata-rata itu melanggar. Namun, jika kita suruh turunkan semua muatan yang dikatakan melebihi JBI, ya ndak muat gudang nya."* (Wawancara, 7 April 2015). Selanjutnya, masih mengenai informasi yang serupa yaitu dari An seorang pengemudi angkutan barang, mengatakan: *"Apabila muatan saya lebih, mereka tidak pernah menyuruh saya menurunkan muatan, hanya diberikan peringatan saja oleh petugas."*

Dari beberapa informasi mengenai prosedur pelayanan pengawasan kelebihan muatan angkutan barang tersebut, dapat disimpulkan bahwa tahapan ini tidak dilaksanakan oleh UPLLA Wilayah I. Hal ini disebabkan karena tidak adanya pembongkaran muatan bagi kelebihan muatan. Selain itu, fasilitas gudang keberadaannya tidak sesuai dengan kondisi gudang penumpukan yang seharusnya, yakni kecilnya bangunan gudang dan tidak ada fasilitas pendukungnya, serta keberadaannya tidak diimbangi dengan jumlah pelanggaran yang ada, sehingga fasilitas gudang penumpukan tidak dapat difungsikan sebagaimana mestinya.

4. Waktu Pelayanan

Penggunaan waktu sangat penting untuk menentukan kepuasan pelayanan yang diberikan petugas terhadap pengemudi/pengusaha angkutan barang yang menimbang muatan di Jembatan Timbang Batulayang Kota Potianak. Selain itu waktu pelayanan ini dapat digunakan sebagai pedoman dalam melaksanakan kebijakan dan menilai kinerja kebijakan.

Berdasarkan informasi dari Mk seorang pengemudi Pick Up, mengatakan: *“Waktunya sih sebentar kok, paling lama 5 menit itu pun nunggu gantian, paling masuk, ditimbang,*

bayar, trus pergi.”(Wawancara, 2 April 2015). Selanjutnya informasi yang serupa diungkapkan oleh Bapak Jn seorang pengemudi truk, mengatakan : *“Waktu penimbangan dari masuk hingga keluar, ndak lama. Soalnya jalan terus ditimbang, tinggal bayar muatan lebih atau ndak lebih tetap kasi uang.”*(Wawancara, 19 April 2015).

Untuk melihat baik atau tidaknya pelaksanaan waktu pelayanan tidak hanya dilihat dari pengemudi yang tidak melanggar namun untuk pengemudi yang melanggar yang diharuskan membuat Berita Acara Pemeriksaan. Berdasarkan informasi dari Bapak Ht, seorang pengemudi truk yang pernah melanggar kelebihan muatan hingga diharuskan membuat Berita Acara Pemeriksaan, mengatakan : *“ Untuk nimbang sih ndak lama paling 5 menit. Untuk buat Surat peringatan paling lama 30 menit tapi sama ngobrol-ngobrolnya, tawar menawarnya lah..ya paling lama 30 menit. Ngisi data sih ndak lama, cuma tawar menawar masalah sanksi tadi. Biasa ditanya jadi gimana mau disanksi (bayar) atau di tilang. Namun petugas tidak pernah memberatkan kita harus bayar berapa.”* (Wawancara, 6 April 2015).

Berdasarkan informasi dari informan yaitu Kasubbag TU UPLLA Wilayah I, mengatakan : *“ Berita Acara*

Pemeriksaan(BAP) 1 menit bisa selesai, kadang-kadang untuk menjelaskannya yang membutuhkan waktu lama. Untuk isi data.Menjelaskannya kalau yang lancar ndak banyak Tanya ndak lama.Paling dikasi duit jak setelah itu udah.”(Wawancara, 7 April 2015).

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa, waktu pelayanan belum dilaksanakan dengan baik, meskipun waktu yang diperlukan untuk penimbangan muatan kurang dari waktu yang ditetapkan, namun ketika ada pelanggaran, masih adanya negosiasi terhadap sanksi yang dilakukan oleh petugas dan pengemudi angkutan barang sehingga membuat penanganan kelebihan muatan melebihi waktu yang ditentukan, yang pada akhirnya tindakan tersebut akan merugikan Negara dan masyarakat umum sebagai pengguna jalan.

F. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Jenis kendaraan angkutan barang diwajibkan ditimbang diJembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak telah disesuaikan dengan jenis kendaraan yang ditentukan pada Standar Operating Prosedores (SOP) mengenai Pengawasan dan Pengendalian

Kelebihan Muatan Angkutan Barang, kemudiantidak semua kendaraan angkutan barang yang bermuatan ditimbang di Jembatan Timbang Batulayang, serta SOP tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang itu sendiri masih lemah.

Sanksi bagi pelanggaran muatan angkutan barang tidak dilaksanakan sesuai dengan sanksi yang telah ditetapkan pada Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang khususnya pasal 14 dan pasal 15. Dalam pemberian sanksi, tidak ada penurunan muatan bagi kelebihan muatan yang melebihi 5% JBI, bahkan setiap kelebihan muatan kurang dari 50% JBI tidak dikenakan sanksi apapun. Kemudian, sanksi yang ditetapkan dalam SOP masih lemah.

Prosedur Pelayanan Pengawasan Kelebihan Muatan Angkutan Barang di UPLLA Wilayah I, tidak dilaksanakan karena tidak ada penurunan/pembongkaran muatan yang melebihi JBI, sehingga fasilitas gudang yang disediakan tidak pernah digunakan.Selain itu, fasilitas gudang keberadaannya tidak sesuai dengan kondisi gudang penumpukan yang seharusnya, yakni kecilnya bangunan gudang dan tidak ada fasilitas pendukungnya, serta keberadaannya

tidak diimbangi dengan jumlah pelanggaran yang ada, sehingga fasilitas gudang penumpukan tidak dapat difungsikan sebagaimana mestinya.

Penggunaan waktu pelayanan belum dilaksanakan dengan baik, dikarenakan masih adanya negosiasi terhadap sanksi yang dilakukan oleh petugas dan pengemudi angkutan barang sehingga membuat penanganan kelebihan muatan melebihi waktu yang ditentukan, yang pada akhirnya tindakan tersebut akan merugikan Negara dan masyarakat umum sebagai pengguna jalan.

2. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, penulis memberikan beberapa saran, yaitu: Pemerintah Provinsi Kalimantan Barat melalui Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Provinsi Kalimantan Barat hendaknya terus memantau serta mengevaluasi pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jembatan Timbang Batulayang Kota Pontianak oleh Unit Pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Wilayah I untuk melihat kekurangan ataupun kelemahan dalam proses implementasi Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang.

Selanjutnya melakukan penyempurnaan terhadap kelemahan petugas dalam penertiban muatan kendaraan serta Standar Operating Prosedures (SOP) yang digunakan. Memperketat pengawasan dan pemberian sanksi bagi pengemudi/pengusaha angkutan barang dan petugas yang melakukan pelanggaran. Memperluas gudang penumpukan dan melengkapi fasilitas pendukung gudang.

G. REFERENSI

1. Buku-Buku

Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung :CV.Alfabeta Bandung.

-----, 2006. *Politik dan Kebijakan Publik*. Bandung : AIPI Bandung & Puslit KP2W Lemlit Unpad.

Badjuri, Abdulkahar., Teguh,Yuwono. 2003. *Kebijakan Publik:Konsep dan Strategi*. Semarang : Universitas Diponegoro.

Muhadjir, Noeng. 1996. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Yogyakarta :Rake Sarasin.

Moleong, Lexy J. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosda Karya.

Nugroho, Riant. 2009. *Public Policy. Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta : PT Alex Media Komputindo Kelompok Gramedia.

-----, 2003. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta : Elex Media Komputindo.

Patilima, Hamid. 2005. **Metode Penelitian Kualitatif**. Bandung : CVAIvabeta

Suharto, Edi. 2005. **Analisis Kebijakan Publik**. Bandung : CV.Alvabeta.

Saebani, Ahmad. 2008. **Metode Penelitian**. Bandung : Pustaka Setia.

Simbolon Masry, Marigan. 2004. **Dasar-Dasar Administrasi dan Manajemen**. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Sugiyono, 2011. **Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D**. Bandung: Alfabeta.

....., 2005. **Memahami penelitian Kualitatif**. Bandung : CV. Alfabeta

Sule, Tisnawati Erni dan Saefullah, Kurniawan. 2005. **Pengantar Manajemen Edisi Pertama**. Jakarta: Prenada Media Group.

Tachjan, 2006. **Implementasi Kebijakan Publik**. Bandung : AIPI Bandung & Puslit KP2W Lemlit Unpad.

Widodo, Joko. 2011. **Analisis Kebijakan Publik Analisis Proses Kebijakan Publik**. Malang : Bayumedia.

-----, 2006. **Analisis Kebijakan Publik Analisis Proses Kebijakan Publik**. Malang : Bayumedia.

2. Sumber Lain

Antoni, Juan As. 2014. **Implementasi Perda No. 7 Tahun 2005 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Muatan Lebih (Studi Kasus Resiko Kerusakan Jalan Nasional dan Provinsi di Kota Pekanbaru)**. Diambil pada Tanggal 27 Desember 2014 dari www.lib.unri.ac.id/skripsi/index.php?

Rizal, Said. 2013. **Evaluasi Kebijakan Pengoperasian Terminal Sungai Carang Oleh**

Bidang Perhubungan Darat Dinas Perhubungan, Komunikasi Dan Informatika Kota Tanjungpinang. Diambil pada Tanggal 27 Desember 2014 dari Jurnal.Umrah.ac.id/Jurnal-Said-Rizal-AN-2013-2.pdf.

3. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Barat Nomor 3 Tahun 2006 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang.

Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Kalimantan Barat Nomor 28 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pelayanan Publik pada Unit Lalu Lintas dan Angkutan di Wilayah Provinsi Kalimantan Barat.



LEMBAR PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH / PUBLIKASI
KARYA ILMIAH UNTUK JURNAL ELEKTRONIK MAHASISWA

Sebagai sivitas akademika Universitas Tanjungpura, yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama Lengkap : MITASARI
NIM / Periode lulus : E01111052/I
Tanggal Lulus : 30 JULI 2015
Fakultas/ Jurusan : ISIP / Ilmu Administrasi Negara
E-mail address/ HP : Mitasari214@yahoo.com / 085388953753

demi pengembangan ilmu pengetahuan dan pemenuhan syarat administratif kelulusan mahasiswa (SI), menyetujui untuk memberikan kepada Pengelola Jurnal Mahasiswa Publika*) pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura, Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul**):

EVALUASI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN KELEBIHAN MUATAN ANGKUTAN BARANG DI JEMBATAN TIMBANG BATULAYANG KOTA PONTIANAK

beserta perangkat yang diperlukan (bila ada). Dengan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif ini, Pengelola Jurnal berhak menyimpan, mengalih-media/ format-kan, mengelolanya dalam bentuk pangkalan data (database), mendistribusikannya, dan menampilkan/ mempublikasikannya di Internet atau media lain):

- ☒ Secara *fulltex*
☒ *content* artikel sesuai dengan standar penulis jurnal yang berlaku.

untuk kepentingan akademis tanpa tanpa perlu meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/ pencipta dan atau penerbit yang bersangkutan.

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi, tanpa melibatkan pihak Pengelola Jurnal, segala bentuk tuntutan hukum yang timbul atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini yang saya buat dengan sebenarnya.

Mengetahui/ disetujui
Pengelola Jurnal Publika

Dr. Arifin S.Sos, M.AB
NIM. 105021997021002

Dibuat di : Pontianak
Pada tanggal : 11 September 2015

MITASARI
NIM. E01111052

Catatan :

*tuliskan nama jurnal sesuai prodi masing-masing
(*Publika/Governance/Aspirasi/Sociodev/Sosiologique*)

Setelah mendapat persetujuan dari pengelola Jurnal, berkas ini harus di scan dalam format PDF dan dilampirkan pada step4 upload supplementary sesuai proses unggah penyerahan berkas (submission author)

