

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 Tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan (2021) Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau lebih dikenal dengan jembatan timbang adalah seperangkat alat yang digunakan untuk mengukur berat kendaraan bermotor bersama dengan muatannya yang dapat dipindahkan atau dipasang secara tetap. Dilansir dari Kompasiana menurut Angger Rio Rekha Lorenzo (2022), sejarah jembatan timbang berawal di masa awal transportasi pertama kali manusia menggunakan gerobak. Penggunaan alat timbang pertama kali berada di Mesir Kuno dimana sebuah batu diletakkan di atas landasan untuk mengukur beratnya. Jembatan timbang di Indonesia dibangun pada tahun 1981 oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di Negeri Passo pulau Ambon. Pada tahun 1981 pembangunan jembatan timbang Negeri Passo berfungsi untuk mengawasi kendaraan angkutan barang yang menyebrang dari Kota Ambon menuju Pulau Seram yang berada di Kabupaten Maluku Tengah (Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Maluku Utara, 2019). Menurut Setijowarno (2022), tercatat terdapat 141 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor diseluruh Indonesia pada tahun 2021, akantetapi hanya sebanyak 81 unit yang beroperasi. Dikutip dari Badan Kebijakan Transportasi menurut (Tazkiyah, 2021) pada dasarnya, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dikelola oleh Pemerintah Daerah di bawah Dinas Perhubungan Provinsi. Namun, sesuai dengan UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, pengoperasian Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) diserahkan kepada pemerintah pusat. Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 529 Tahun 2017 Tentang Penetapan Lokasi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor di Seluruh Wilayah Indonesia (2017) sebanyak 134 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang tersebar sudah ditentukan lokasi dan koordinatnya. Menurut Setijowarno (2022), 134 Unit Pelaksana

Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) telah diserahkan dari Pemerintah Daerah ke Kementerian Perhubungan, akantetapi terdapat 7 UPPKB yang belum diserahkan yaitu UPPKB Trantang Manuk Riau, UPPKB Air Sebakul Bengkulu, UPPKB Tugu Jawa Tengah, UPPKB Katonsari Jawa Tengah, UPPKB Butuh Jawa Tengah, UPPKB Amurang Sulawesi Utara, dan UPPKB Waena Papua.

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 Tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (2021), Pencatatan, pengawasan, dan penindakan terhadap mobil barang merupakan fungsi dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dengan memperhatikan dokumen, daya angkut, tata cara muatan, dimensi kendaraan, tekanan setiap atau seluruh sumbu kendaraan, jenis muatan, asal, dan asal tujuan kendaraan. Salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di jalan adalah adanya Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang berperan untuk menindaklanjuti kendaraan *Over Dimension and Over Load* (ODOL). Kendaraan ODOL adalah kondisi kendaraan angkutan barang mengangkut muatan yang melebihi beban dan dimensi pengangkut yang melampaui standar produksi dan persyaratan (Gautama, W., *et.al* 2022). Fenomena pelanggaran kendaraan ODOL di Indonesia menjadi permasalahan serius, kendaraan *Over Dimension and Over Load* (ODOL) akan berdampak buruk bagi beberapa aspek seperti kecelakaan lalu lintas dan kerusakan infrastruktur sehingga merugikan pemerintah dan masyarakat (Hari Purnomo, 2023). Kondisi jalan akan mengalami penurunan apabila dilewati oleh kendaraan dengan muatan yang tidak sesuai dengan aturan atau berlebihan. Kondisi jalan yang rusak akan menyebabkan biaya operasional kendaraan dan ekonomi yang lebih tinggi. Menurut Badan Pengatur Jalan Tol (2022), anggaran negara yang digunakan untuk pemeliharaan jalan nasional, jalan tol, dan jalan provinsi meningkat sebesar rata-rata Rp 43,46 triliun setiap tahun sebagai akibat dari kerusakan jalan yang disebabkan oleh kendaraan *Over Dimension and Over Load* (ODOL).

Jalan merupakan kebutuhan mutlak yang berdampak pada pertumbuhan sosial dan ekonomi bagi masyarakat karena sangat

berpengaruh pada kegiatan dan aktivitas sehari-hari, sebaliknya peningkatan taraf hidup masyarakat akan berdampak pada kondisi prasarana transportasi jalan raya (Abuzar, *et.al*, 2022). Semakin banyak pengguna jalan raya, semakin banyak pengaruh terhadap perilaku pengguna jalan raya yang menyebabkan kerusakan dan tingkat kecelakaan. Dalam hal ini jembatan timbang memiliki peran penting dalam pengawasan angkutan barang. Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009) menyebutkan bahwa pengemudi dan perusahaan mobil barang harus mematuhi peraturan tentang tata cara muat, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2009), dalam pemenuhan pengawasan terhadap ketentuan sebagaimana yang dimaksud pada Pasal 169 ayat (1) maka dilakukan pengawasan terhadap muatan dan dimensi kendaraan angkutan barang melalui jembatan timbang atau Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). Namun, dewasa ini peran jembatan timbang dinilai tidak terlalu efektif, karena masih diperbolehkan kendaraan barang atau truk dengan dimensi dan muatan berlebih melewati jembatan timbang (Atiya, F, *et.al*, 2014). Jembatan timbang berperan untuk mengawasi, mencatat, dan menindak terhadap kendaraan barang yang melintas agar dapat mempertahankan kualitas kondisi jalan yang mampu menjamin keselamatan lalu lintas. Namun, kenyataan dilapangan masih terdapat angkutan barang yang melanggar dan kondisi jalan yang mengalami kerusakan sehingga menghambat kelancaran lalu lintas di jalan tersebut (Ruktiningsih & Prakoso, 2017). Hal tersebut mungkin terdapat beberapa kendala dan permasalahan yang ada di Unit Pelakasana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

Terdapat beberapa faktor yang berkontribusi pada masalah yang terjadi di jembatan timbang, seperti kondisi teknis jembatan timbang dan faktor non teknis yaitu salah satunya sumber daya manusia (Ruktiningsih & Prakoso, 2017). Menurut Ruktiningsih & Prakoso (2017) mengatakan bahwa masalah teknis yang dihadapi dilapangan adalah alat penimbangan tidak mampu mengikuti perkembangan angkutan barang yang mengalami penambahan model dan dimensi, akibatnya tidak semua kendaraan barang yang bermuatan dapat ditimbang. Sesuai dengan Peraturan Menteri

Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 Tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (2021), penindakan yang diberikan dari jembatan timbang kepada pelanggar dengan muatan yang berlebihan apabila sesuai dengan aturan, maka kendaraan tersebut dilarang beroperasi atau ditunda sampai muatannya disesuaikan. Hal tersebut tidak sejalan dengan kenyataan dilapangan, menurut Setyaningrum (2023) masih terdapat jembatan timbang yang tidak memiliki gudang penyimpanan barang dan lahan parkir yang luas untuk mengatasi kendaraan *Over Dimension and Overload* (ODOL) sehingga kendaraan dengan muatan berlebih masih dapat beroperasi. Salah satunya yaitu jembatan timbang Banyudono yang terletak di Kabupaten Boyolali Provinsi Jawa Tengah belum terdapat sarana gudang penyimpanan yang digunakan untuk penindakan bagi kendaraan yang melebihi muatan. Tidak hanya hal tersebut permasalahan yang sering terjadi di jembatan timbang yaitu pengemudi tidak mau diatur oleh petugas karena enggan diperiksa kendaraannya dan nekat untuk menerobos jembatan timbang. Petugas pengatur lalu lintas di jembatan timbang sering kali mendapatkan konflik oleh oknum pengemudi kendaraan angkutan barang yang mencoba menerobos jembatan timbang. Dilansir dari Solopos menurut (Wibisono, 2014) banyak sekali kendaraan muatan angkutan barang yang melewati jalan Solo-Semarang hal ini membuat lalu lintas di jalan tersebut ramai akan kendaraan angkutan barang yang mengancam keselamatan pengendara lain. Menurut (Marpan, 2021) kendaraan angkutan barang yang melewati jembatan timbang Banyudono mencapai kurang lebih 2000 unit per bulan, dimana dalam sehari terdapat 15 unit kendaraan yang membawa muatan melebihi tonase.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, dianggap penting untuk diambil judul "Evaluasi Pelaksanaan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor".

I.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka diambil rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono?
2. Kendala apa yang ada di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono?
3. Rekomendasi apa yang harus diberikan untuk Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono?

I.3. Batasan Masalah

Ruang lingkup penelitian ditetapkan beberapa batasan masalah sebagai berikut:

1. Penelitian dilakukan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono Boyolali.
2. Evaluasi pelaksanaan dibatasi hanya mengevaluasi terhadap sumber daya manusia, penindakan, sarana dan prasarana.
3. Pengambilan data diambil pada periode bulan Maret tahun 2024.

I.4. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis proses pelaksanaan penimbangan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono.
2. Menganalisis kendala yang ada di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono.
3. Memberikan rekomendasi kepada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Banyudono.

I.5. Manfaat Penelitian

Beberapa manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Peneliti

Sebagai sarana untuk meningkatkan pengetahuan lapangan dengan menerapkan ilmu yang diperoleh di kampus tentang keselamatan transportasi jalan.

2. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)

Penelitian ini diharapkan dapat membantu kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal dalam melakukan

penelitian lebih lanjut tentang evaluasi pelaksanaan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.

3. Bagi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)

Penelitian ini diharapkan memberikan informasi dan rekomendasi bagi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor dalam pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor.

I.6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagian Awal Proposal.

Bagian awal berisi halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman persembahan, halaman kata pengantar, halaman daftar isi, halaman daftar tabel, halaman daftar gambar dan halaman daftar lampiran.

2. Bagian Utama

Bagian utama terdiri atas bab dan subbab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini membahas latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini membahas beberapa topik penelitian yang relevan dan tinjauan pustaka yang relevan.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ini membahas lokasi penelitian, bagan alir, metode pengumpulan data, analisis data, dan jadwal penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas tentang analisis dan pengolahan data yang diperoleh sehingga dapat menjawab permasalahan penelitian.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan terhadap hasil penelitian yang dilakukan dan saran-saran untuk hasil studi penelitian lebih lanjut