

**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

**PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG OLEH UNIT
PELAKSANA PENIMBANGAN KENDARAAN
BERMOTOR MUARA LEMBU KABUPATEN
KUANTAN SINGINGI**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu (S-1)
pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau



**Febi Rahniah Yuri
177310508**

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN
PEKANBARU
2021**

KATA PENGANTAR

Dengan segala kerendahan hati, penulis panjatkan puji dan syukur kepada Allah Swt, karena atas Berkah dan Rahmatnya kita masih diberikan kesehatan, nafas kehidupan dan juga berkat yang melimpah dalam hidup kita. Oleh karena berkat dan karunia Tuhan juga sehingga penulis bisa menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul **“Pengawasan Angkutan Barang Oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu Kabupaten Kuantan Singingi”**. Skripsi ini diajukan dengan maksud sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Strata (S1) pada Program Studi Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis telah berupaya semaksimal mungkin agar skripsi ini dapat selesai dengan baik. Dalam proses penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan beberapa pihak yang telah memberikan semangat dan doa kepada penulis untuk dapat menyelesaikannya. Dengan penuh rasa hormat, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH.,M.CL selaku Rektor Universitas Islam Riau yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menuntut ilmu pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau.
2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu politik Universitas Islam Riau, bersama dengan Wakil Dekan.
3. Bapak Dr. Ranggi Ade Febrian, S.IP., MSi selaku Ketua Program Studi Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Riau.

4. Bapak Andriyus, S.Sos, M.Si selaku selaku Dosen Penasehat akademis saya yang juga sekaligus sebagai pembimbing Skripsi yang telah memberikan banyak pengetahuan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Bapak dan Ibu Dosen selaku staf pengajar khususnya Program Studi Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Riau yang telah memberikan bekal Ilmu Pengetahuan yang dimiliki kepada penulis.
6. Terutama kepada kedua orang tua yang sangat saya cintai Ayah (Rinaldi) dan Ibu (Yunidar) dan keluarga yang telah memberikan dukungan semangat dan doa agar dapat menyelesaikan Pendidikan dengan baik
7. Teman-teman seperjuangan yang telah memberikan bantuan, semangat dan saran kepada penulis.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, untuk itu penulis mengharapkan masukan dan saran dari semua pihak demi menyempurnakannya. Akhir kata penulis berharap semoga semua kebaikan yang telah diberikan mendapat keridhaan Allah SWT dan semoga Proposal ini dapat memberikan manfaat, bagi penulis maupun pembaca sekalian, amin

Pekanbaru, 11 Oktober 2021

Penulis

Febi Rahnia yuri

DAFTAR ISI

| | Halaman |
|---|---------|
| LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING | ii |
| KATA PENGANTAR | iii |
| LEMBAR PERNYATAAN | v |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR TABEL | vii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| SURAT PERTANYAAN | ix |
| ABSTRAK | x |
| ABSTRACT | xi |
| | |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan masalah | 15 |
| C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian | 15 |
| 1. Tujuan Penelitian | 15 |
| 2. Kegunaan Penelitian | 16 |
| | |
| BAB II STUDI PERPUSTAKAAN DAN KERANGKA BERFIKIR | |
| A. Studi Pustaka | 17 |
| 1. Konsep Pemerintahan | 17 |
| 2. Konsep Pemerintahan Daerah | 21 |
| 3. Konsep Pengawasan | 27 |
| 4. Konsep Transportasi | 32 |
| 5. Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) | 34 |
| B. Kerangka Berpikir | 36 |
| C. Penelitian Terdahulu | 38 |
| D. Konsep Operasional | 39 |
| E. Operasional Variabel | 40 |
| | |
| BAB III METODE PENELITIAN | |
| A. Metodologi Penelitian | 41 |
| B. Lokasi Penelitian | 41 |

| | |
|--|----|
| C. Informan dan Key Informan..... | 41 |
| D. Teknik Penarikan Key Informan dan Informan | 42 |
| E. Sumber Data | 43 |
| F. Teknik Pengumpulan Data | 43 |
| G. Analisis Data..... | 44 |
| BAB IV GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN | |
| A. Letak Geografis Daerah Penelitian | 45 |
| B. Penduduk..... | 47 |
| C. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan..... | 47 |
| D. Tugas dan Fungsi UPPKB Muara Lembu..... | 51 |
| E. Struktur Organisasi UPPKB..... | 52 |
| BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN | |
| A. Identitas Responden | 53 |
| B. Peran Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor dalam Pengawasan Angkutan Barang di Kabupaten Kuantan Singingi . | 54 |
| C. Hasil wawancara dengan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor | 55 |
| D. Hasil wawancara dengan supir yang tidak mau masuk Timbangan..... | 67 |
| E. Hasil Analisis | 75 |
| BAB VI PENUTUP | |
| A. Kesimpulan | 77 |
| B. Saran..... | 78 |
| DAFTAR PUSTAKA | 79 |
| LAMPIRAN | |

DAFTAR TABEL

| | Halaman |
|--|---------|
| Tabel 1.1 Data Kendaraan yang sudah ditimbang tahun 2019 | 12 |
| Tabel 5.1 Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin..... | 53 |
| Tabel 5.2 Identitas Responden Berdasarkan Umur | 53 |
| Tabel 5.3 Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan | 54 |



DAFTAR GAMBAR

| | | |
|----------|---|----|
| Gambar 1 | Data Kendaraan yang sudah ditimbang tahun 2019..... | 12 |
|----------|---|----|



DAFTAR LAMPIRAN

| | Halaman |
|---|---------|
| Lampiran 1 Data Kendaraan yang sudah ditimbang tahun 2019 | 12 |



SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau peserta ujian konferehensif yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Febi Rahnia Yuni
NPM : 177310508
Program Studi : Ilmu Pemerintahan
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S-1)
Judul Skripsi : Pengawasan Angkutan Barang Oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu Kabupaten Kuantan Singingi

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian konferehensif ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan :

1. Bahwa, naskah skripsi ini adalah benar hasil karya saya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulisan karya ilmiah;
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administratif, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas dan Universitas;
3. Bahwa, apabila di kemudian hari ditemukan dan terbukti secara syah bahwa saya ternyata melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut di atas, maka saya menyatakan bersedia menerima sanksi pembatalan hasil ujian konferehensif yang telah saya ikuti serta sanksi lainnya sesuai dengan ketentuan Fakultas dan Universitas serta Hukum Negara RI.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan tanpa tekanan dari pihak manapun juga.

Pekanbaru, Oktober 2021
Pelaku Pernyataan,

Febi Rahnia Yuni
NPM: 177310508

**PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG OLEH UNIT
PELAKSANA PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR
MUARA LEMBU KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

ABSTRAK

Febi Rahnia Yuri

Kata Kunci: Pengawasan, Kendaraan Bermotor yang Bermuatan

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan pengawasan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu terhadap izin angkutan barang. Selain itu juga untuk mengetahui faktor penghambat pengawasan Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor terhadap angkutan barang. Tipe yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif dengan prosedur meneliti yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata lisan maupun tulisan dan tingkah laku yang dilakukan dan diamati. Adapun subjek penelitian adalah Koordinator Satuan Pelaksana, petugas fungsional, dan beberapa supir atau pengemudi kendaraan berat. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah wawancara, observasi, dan dokumentasi. Jenis dan teknik pengumpulan data yang digunakan terdiri dari data primer yang mana dikumpulkan melalui daftar wawancara dan hasil penelitian lapangan serta data sekunder yang dikumpulkan dengan menggunakan dalam bentuk laporan-laporan dan catatan serta dokumen. Berdasarkan hasil penelitian, peneliti dapat menyimpulkan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu Kabupaten Kuantan Singingi telah melaksanakan tugasnya dengan baik. Adapun faktor penghambat yang ditemukan adalah minimnya jumlah SDM, kurangnya fasilitas pendukung, serta kurangnya sinergi yang kuat terhadap pihak-pihak terkait.

**SUPERVISION OF GOODS TRANSPORT BY THE IMPLEMENTING
UNIT FOR WEIGHING MOTORIZED VEHICLES IN MUARA
LEMBU, KUANTAN SINGINGI REGENCY**

ABSTACT

Febi Rahnia Yuri

Keywords: *Supervision, Loaded Motor Vehicles*

This study aims to describe the supervision of the Muara Lembu Motor Vehicle Weighing Implementing Unit on the goods transport permit. In addition, to find out the inhibiting factors for the supervision of the Motor Vehicle Implementing Unit on the transportation of goods. The type used by the author in this study is descriptive qualitative with research procedures that produce descriptive data in the form of spoken and written words and behaviors that are carried out and observed. The research subjects were the Implementing Unit Coordinator, functional officers, and several drivers or drivers of heavy vehicles. Data collection techniques used are interviews, observation, and documentation. The types and techniques of data collection used consisted of primary data which was collected through a list of interviews and field research results as well as secondary data collected using in the form of reports and notes and documents. Based on the results of the study, researchers can conclude that the Muara Lemb Motor Vehicle Weighing Implementation Unit, Kuantan Singingi Regency has carried out its duties well. The inhibiting factors found were the lack of human resources, lack of supporting facilities, and lack of strong synergy with related parties.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia adalah Negara Kesatuan yang berbentuk Republik, yang terdapat dalam Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 1 ayat 1. Di dalam suatu Negara memiliki unsur di antaranya terdapat wilayah dan ada rakyat atau penduduknya yang tersebar di seluruh Nusantara yang memiliki keberagaman dalam berbudaya dan beragama namun menjadi pemersatu kebinekaan Negara Indonesia yaitu Bhinneka Tunggal Ika serta adanya pemerintahan untuk mencapai tujuan Negara dalam menjalankan roda pemerintahan secara efektif dan efisien.

Dalam menyelenggarakan pemerintahan di Negara kesatuan Republik Indonesia dan untuk memudahkannya maka dalam pelaksanaan pemerintahannya dibagi atas daerah-daerah yang diatur dalam Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 18 ayat 1 yaitu Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dalam Undang-Undang. Dalam Undang-Undang Dasar 1945 pada Pasal 18 ayat 1 sejalan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah terkait pembagian wilayah Negara pada Pasal 2 ayat (1) “Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah provinsi, dan daerah provinsi itu dibagi atas daerah kabupaten dan kota, yang masing-masing mempunyai pemerintahan daerah”.

Salah satu dibentuknya Negara Republik Indonesia yaitu untuk memajukan Kesejahteraan umum, kesejahteraan umum ini diperlukan bagi masyarakat agar kehidupan masyarakat itu menjadi sejahtera dan makmur. Kesejahteraan umum tersebut sebagaimana tercantum di Undang-Undang Dasar 1945 dalam membentuk suatu pemerintahan Negara Indonesia yang pertama kalinya dibentuk adalah pemerintahan nasional kemudian membentuk daerah, pemerintahan nasional ini bertanggung jawab untuk mengatur dan mengurus bangsa Indonesia yang tugasnya terdapat pada alinea keempat yaitu melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Untuk mencapai tujuan Negara tersebut maka disusunlah kemerdekaan tersebut dalam undang-undang dasar tahun 1945 merupakan dasar peraturan daerah yang terkandung di dalamnya dalam penyelenggaraan negara yang dapat mendorong perkembangan dan kepentingan masyarakatnya di berbagai aspek sesuai dinamika dalam berkehidupan masyarakat, berbangsa dan bernegara serta memberikan jaminan bagi kehidupan masyarakatnya berlandaskan hukum.

Untuk itu dalam membentuk suatu pemerintahan negara Indonesia maka dibentuknya pemerintahan dan dalam rangka mewujudkan tujuan negara Indonesia maka dibentuklah pemerintahan Indonesia dalam dua bentuk pemerintahan yaitu pemerintahan pusat dan pemerintahan daerah. Maksud dibentuknya pemerintahan itu sendiri yaitu sebagai pelaksanaan untuk

terwujudnya tujuan Negara Indonesia yang diarahkan untuk mampu mengelola Negara ini agar mempercepat dalam mencapai kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat dalam mencapai tujuan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Untuk memberikan jaminan terhadap kedudukan, tugas dan wewenang pemerintahan daerah, maka dikeluarkanlah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, di mana pemerintahan daerah itu terdiri dari pemerintah daerah dan dewan perwakilan daerah dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah menggunakan prinsip otonomi seluas-luasnya berdasarkan prinsip negara kesatuan, dalam hal ini daerah dibentuk berdasarkan asas desentralisasi kepada daerah otonom yang diberikan kewenangan dan kesempatan pada daerah yang memiliki batas-batas wilayah untuk mengatur dan mengurus semua urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat di luar yang menjadi urusan pemerintahan pusat berdasarkan potensi dan keanekaragaman daerahnya untuk dapat mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 pada pasal 1 angka 5 terdapat urusan pemerintahan yang dalam urusan pemerintahan wilayah pusat yang menjadi kewenangannya adalah presiden yang dalam pelaksanaannya dilakukan oleh kementerian negara dan penyelenggara pemerintahan daerah untuk melindungi, melayani, memberdayakan, dan menyejahterakan masyarakat. Kemudian di dalam Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 ini pada pasal 9 menyebutkan terdapat klasifikasi urusan pemerintahan yang terdiri dari 3 (tiga) urusan yakni :

1. Urusan pemerintahan absolute adalah urusan pemerintahan yang sepenuhnya menjadi kewenangan Pemerintahan Pusat.
2. Urusan pemerintahan konkuren adalah urusan pemerintahan yang dibagi antara Pemerintahan Pusat dan Daerah Provinsi dan Kabupaten/Kota.
3. Urusan Pemerintahan umum adalah urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai Kepala Pemerintahan.

Untuk urusan pemerintahan absolut dapat dilimpahkan wewenangnya kepada instansi vertikal yang ada di Daerah atau Gubernur sebagai wakil Pemerintah Pusat berdasarkan asas dekonsentrasi. Kemudian dalam Pasal 11 disebutkan bahwa urusan pemerintahan konkuren yang menjadi kewenangan daerah terdiri dari atas urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar, urusan pemerintahan wajib yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar, serta urusan pemerintahan pilihan. Disebutkan dalam Pasal 12 bahwa urusan pemerintahan wajib yang berkaitan dengan pelayanan dasar meliputi :

- a. Pendidikan
- b. Kesehatan
- c. Pekerjaan umum dan penataan ruang
- d. Perumahan rakyat dan kawasan pemukiman
- e. Ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat
- f. Sosial

Kemudian untuk pemerintahan konkuren, Urusan pemerintahan konkuren merupakan Urusan Pemerintahan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota. Urusan ini meliputi Urusan pemerintahan yang berkaitan dengan pelayanan dasar dan Urusan Pemerintahan yang tidak berkaitan dengan pelayanan dasar serta urusan Pilihan.

1. Urusan Pemerintahan Wajib yang berkaitan dengan Pelayanan Dasar meliputi:
 - a. Pendidikan.
 - b. Kesehatan.
 - c. Pekerjaan umum dan penataan ruang.
 - d. Perumahan rakyat dan kawasan permukiman.
 - e. Ketenteraman, ketertiban umum, dan perlindungan masyarakat.
 - f. Sosial.
2. Urusan Pemerintahan Wajib yang tidak berkaitan dengan Pelayanan Dasar meliputi:
 - a. Tenaga kerja.
 - b. Pemberdayaan perempuan dan perlindungan anak.
 - c. Pangan.
 - d. Pertanahan.
 - e. Lingkungan hidup.
 - f. Administrasi kependudukan dan pencatatan sipil.
 - h. Pemberdayaan masyarakat dan Desa.
 - i. Pengendalian penduduk dan keluarga berencana.
 - j. Perhubungan.

Salah satu bidang Perhubungan adalah menangani masalah transportasi angkutan. Transportasi merupakan kebutuhan pokok bagi setiap kalangan yang berfungsi untuk memindahkan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dan mempermudah hubungan dengan tempat lain. Transportasi juga merupakan sarana yang sangat penting mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Hal tersebut terlihat semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari tempat yang satu ke tempat yang lain. Selain itu transportasi juga berperan sebagai penunjang (*servicing sector*), pendorong (*promoting sector*) dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi tetapi belum berkembang sebagai upaya peningkatan pemerataan pembangunan setiap daerah. Transportasi memang tidak bisa dipungkiri memiliki peran cukup penting dalam peningkatan ekonomi dan merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda

perekonomian yang sangat berpengaruh ke semua aspek perekonomian serta bisa memberikan pemasukan berupa pajak masuk ke beberapa Instansi yang ada di Indonesia (Siregar, 2015). Dalam transportasi terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui.

Angkutan adalah pemindahan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis bagi masyarakat sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien, serta mampu mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat. (Munawar, 2004).

3. Urusan pemerintahan Umum Urusan pemerintahan umum adalah Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Presiden sebagai kepala pemerintahan, Urusan pemerintahan umum tersebut meliputi :
 - a. Pembinaan wawasan kebangsaan dan ketahanan nasional dalam rangka memantapkan pengamalan Pancasila, pelaksanaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, pelestarian Bhineka Tunggal Ika serta pemerataan dan pemeliharaan keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
 - b. Pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa.
 - c. Pembinaan kerukunan antarsuku dan intrasuku, umat beragama, ras, dan golongan lainnya guna mewujudkan stabilitas keamanan lokal, regional, dan nasional.
 - d. Penanganan konflik sosial sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - e. Koordinasi pelaksanaan tugas antar instansi pemerintahan yang ada di wilayah Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota untuk

menyelesaikan permasalahan yang timbul dengan memperhatikan prinsip demokrasi, hak asasi manusia, pemerataan, keadilan, keistimewaan dan kekhususan, potensi serta keanekaragaman Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- f. Pengembangan kehidupan demokrasi berdasarkan Pancasila.
- g. Pelaksanaan semua Urusan Pemerintahan yang bukan merupakan kewenangan Daerah dan tidak dilaksanakan oleh Instansi Vertikal. (Ali, Faried, 1999 :11)

Menurut Pasal 160 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Mengenai angkutan barang dengan kendaraan bermotor umum yang dibagi menjadi dua golongan (UU LLAJ), yaitu: **angkutan barang umum dan angkutan barang khusus**. Yang dimaksudkan dengan **angkutan barang umum** ialah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Sedangkan yang dimaksud dengan angkutan **angkutan barang khusus** adalah angkutan yang membutuhkan mobil barang yang dirancang khusus untuk mengangkut benda yang berbentuk curah, cair, dan gas, peti kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang berbahaya, antara lain :

- a. Barang yang mudah meledak.
- b. Gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperature tertentu.
- c. Cairan mudah menyala.
- d. Padatan mudah menyala.
- e. Bahan penghasil oksidan.
- f. Racun dan bahan yang mudah menular.
- g. Barang yang bersifat radioaktif .
- h. Barang yang bersifat korosif.

Menurut Pasal 10 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan disebutkan bahwa :

- 1. Angkutan barang dengan menggunakan kendaraan bermotor wajib menggunakan mobil barang,

2. Dalam hal memenuhi persyaratan teknis. Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor dapat menggunakan Mobil Penumpang, Mobil Bus, atau Sepeda motor.
3. Persyaratan teknis untuk mobil penumpang dan mobil bus meliputi :
 - a. Tersedia ruang muatan atau tempat muatan yang dirancang khusus.
 - b. Barang yang diangkut sesuai dengan ruang muatan.
 - c. Jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut sesuai dengan tipe kendaraannya.

Selain itu, menurut Pasal 60 Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 menyebutkan juga bahwa pengemudi atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai :

- a. Tata cara pemuatan.
- b. Daya Angkut
- c. Dimensi Kendaraan
- d. Kelas Jalan yang dilalui.

Daya angkut tersebut ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan atau berat jumlah berat kombinasi yang diizinkan. Adapun pengaturan mengenai kelas jalan yaitu :

1. Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.

2. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) Ton.
3. Jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) Ton.
4. Jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran Lebar melebihi 2.500 (dua lima ratus) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) Ton.

Akibat tingginya kegiatan pertumbuhan ekonomi yang meningkat maka akan timbul masalah dari transportasi tersebut salah satunya masalah itu adalah dari pemindahan hasil pertambangan atau perkebunan ke tempat satu menuju tempat lainnya (Angriani, 2020). Melalui akses jalan raya yang dilalui oleh masyarakat umum untuk mempermudah sarana transportasi, akan tetapi sayangnya terkadang mobil yang mengangkut angkutan barang atau hasil pertambangan, perkebunan tidak memperhatikan muatannya yang berlebihan yang akan berdampak secara jangka panjang ke sarana umum seperti jalan raya yang dilalui terus-menerus dengan muatan yang berlebihan (*Over Loading*) akan

berakibat lebih cepat rusak seperti jalan bergelombang, dan berlubang akibat kurangnya kesadaran dari beberapa pihak yang tidak memikirkan kepentingan orang banyak, selain berdampak buruk untuk sarana dan prasarana umum membawa muatan yang berlebihan juga bisa membahayakan supir kendaraan itu sendiri dan pengguna jalan raya lainnya karena terkadang tidak jarang muatan yang mereka bawa tidak sesuai dengan kemampuan kendaraan tersebut sehingga terkadang berakibat fatal seperti terjadinya kecelakaan yang dapat merugikan orang banyak akibat serakahnya beberapa oknum. Penting untuk dicermati di sini bahwa muatan yang diangkut seharusnya tidak boleh melebihi daya angkut dari kendaraan itu sendiri.

Apabila misalnya muatan yang diangkut tersebut bahkan 5% (lima persen) melebihi kapasitas (*over capacity*) dari kendaraan angkutan itu sendiri maka petugas yang berwenang dapat melarang pengemudi untuk meneruskan perjalanan. Hal ini dijelaskan dalam ketentuan Pasal 70 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 : “Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) **melarang pengemudi meneruskan perjalanan apabila pelanggaran berat muatan melebihi 5% dari daya angkut Kendaraan yang ditetapkan dalam buku uji**”.

Kendaraan membawa muatan secara berlebihan ini banyak kita lihat atau temukan di daerah Provinsi atau kabupaten yang ada di Indonesia salah satunya di Kabupaten Kuantan Singingi Provinsi Riau, hasil yang diangkut itu bukanlah hasil yang berasal dari hasil SDA (Sumber Daya Alam) daerah tersebut melainkan kendaraan yang membawa hasil pertambangan atau pertanian itu berasal dari

daerah lain namun untuk menuju tempat pengiriman atau pengolahan hasil tambang itu kendaraan ini harus melalui daerah tertentu yang kadang tidak jarang berakibat rusaknya prasarana umum seperti jalan raya karena beberapa dari kendaraan tersebut kurang memperdulikan dampak akibat muatan yang berlebihan untuk jangka panjang, permasalahan kendaraan yang membawa muatan tidak sesuai dengan aturan ini seharusnya bisa kita tanggulasi jika Dinas yang berwenang seperti Kemenhub yang harusnya melakukan tindakan dan sanksi yang mengikat dan tegas terhadap oknum yang serakah sehingga para oknum tertentu akan timbul pula kesadarannya untuk menjaga sarana dan prasarana umum dengan menyesuaikan dengan aturan yang berlaku di Indonesia, untuk membantu terwujudnya hal tersebut pemerintah Kuantan Singingi bekerja sama dengan Unit pelaksana penimbangan Kendaraan Bermotor yang sekarang sudah berada di bawah Kementrian Perhubungan Darat sebagai pihak yang berwenang menindak kendaraan yang membawa muatan berlebihan. Kendaraan yang diwajibkan melakukan penimbangan adalah kendaraan khusus barang seperti yang membawa hasil bumi ataupun barang perkebunan maupun barang-barang harian lainnya. Untuk standar beban maksimal jembatan timbang di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu adalah 60 ton.

Kabupaten Kuantan Singingi adalah jalan Lintas baratnya Sumatra. Jalan lintas ini banyak dilalui oleh berbagai jenis kendaraan salah satunya kendaraan bermuatan berat contohnya angkutan barang, di mana kendaraan berat bermuatan lebih atau yang melebihi batas beban maksimum sering melewati jalan ini yang mengakibatkan kerusakan pada permukaan jalan sehingga menimbulkan

permasalahan seperti, penurunan kecepatan, waktu tempuh, dan dapat mengancam keselamatan pengendara (kecelakaan) melihat kondisi jalan itu, membuat pengendara tidak nyaman akibat kerusakan jalan tersebut, untuk menanggulangi kendaraan berat yang melakukan pemuatan yang berlebih atau cara pemuatan yang salah maka dari itu Pemerintah Provinsi Riau mendirikan Jembatan timbang salah satu Jembatan timbang berada di Kelurahan Muara Lembu Kecamatan Kuantan Singingi.

Menurut Pasal 11 Tugas dari Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor sebagai pihak yang berwenang menyatakan bahwa “Alat Penimbang dipasang secara tetap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2) huruf a, diselenggarakan oleh Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor”. Lalu menurut Pasal 12 menyatakan bahwa “Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor mempunyai tugas melaksanakan pengawasan, penindakan, dan pencatatan kendaraan angkutan barang beserta muatannya dengan menggunakan alat timbangan”.

Fungsi Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor menurut Peraturan Menteri Perhubungan Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, bahwa Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor memiliki fungsi untuk melakukan pengawasan, penindakan, dan pencatatan :

- 1) Tata cara pemuatan barang
- 2) Dimensi kendaraan angkutan barang
- 3) Penimbangan tekanan seluruh sumbu dan atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang

- 4) Persyaratan teknis dan layak jalan
- 5) Dokumen angkutan barang
- 6) Kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa
- 7) Jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui
- 8) Jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan

Selama hampir 2 tahun UPPKB Muara Lembu sudah beroperasi kembali terhitung dari bulan Januari 2019. UPPKB Muara Lembu sudah melakukan penimbangan ataupun penindakan terhadap kendaraan barang yang melintas. Berikut data kendaraan yang ditimbang di jembatan timbang UPPKB Muara Lembu 2019 :

Table I.1 Data Kendaraan yang Sudah ditimbang Tahun 2019

| No | Bulan | Jumlah Kendaraan yang ditimbang | Jumlah Kendaraan yang melanggar/ melebihi muatan |
|--------|-----------|---------------------------------|--|
| 1 | Januari | 805 | 767 |
| 2 | Februari | 804 | 747 |
| 3 | Maret | 811 | 771 |
| 4 | April | 814 | 760 |
| 5 | Mei | 776 | 738 |
| 6 | Juni | 488 | 467 |
| 7 | Juli | 581 | 515 |
| 8 | Agustus | 642 | 607 |
| 9 | September | 547 | 435 |
| 10 | Oktober | 716 | 561 |
| Jumlah | | 6.984 | 6.368 |
| | | 13.352 | |

Sumber : Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu

Pada Tahun 2019 dari bulan Januari sampai Oktober Kendaraan angkutan barang yang ditimbang berjumlah 13.352 unit untuk kendaraan yang ditilang berjumlah 102 unit kendaraan. Data ini didapat dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan bermotor Muara Lembu, penilangan masih terkendala dikarenakan jika tidak didampingi polisi tidak bisa dilakukan penilangan terhadap kendaraan yang *over loading*. Meskipun tidak dilakukan penilangan tetapi kendaraan yang *Overloading* tetap diberikan penindakan jika terbukti membawa muatan secara berlebih dengan cara melakukan penurunan muatan kemudian kendaraan tersebut baru bisa melanjutkan perjalanan.

Banyaknya kendaraan yang melakukan *Over Loading* dan tidak memperhatikan keselamatan baik supir maupun pengguna jalan lainnya namun pada akhir-akhir di beberapa daerah masih banyak berita yang tidak sedap yang kita dengar mengenai timbangan ini mengenai pungutan liar yang ada di beberapa daerah yang membuat jembatan timbangan kurang efektif memberantas kendaraan yang melakukan *Over Loading*.

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan oleh penulis di lapangan maka ditemukan beberapa gejala atau fenomena yaitu :

1. Masih banyaknya kendaraan yang melebihi Tonase/ *Overloading* .
2. Belum adanya penindakan secara tegas terhadap kendaraan yang melakukan *Overloading* sehingga para oknum selalu mengulangi kesalahan yang sama karena merasa aman aman saja saat membawa muatan secara berlebihan.

Dari Fenomena di atas penting untuk diketahui oleh Koordinator Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor sebagai Koordinator/Ketua agar dapat berjalan sebagaimana Fungsinya untuk memberikan pengawasan kemudian sanksi yang tegas terhadap kendaraan yang melakukan Over loading. Maka karena itu peneliti ingin melakukan penelitian yang berjudul tentang **“Pengawasan Angkutan Barang Oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu”**

B. Rumusan Masalah

Melihat latar belakang di atas, maka yang menjadi pokok bahasan peneliti adalah pengawasan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor di Kelurahan Muara Lembu Kecamatan Singingi Kabupaten Kuantan Singingi. Untuk membahas penelitian ini lebih lanjut, maka peneliti merumuskan pertanyaan-pertanyaan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengawasan angkutan barang oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu?
2. Apa saja faktor penghambat dalam pengawasan terhadap angkutan barang?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Mendeskripsikan pengawasan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu terhadap izin angkutan barang.

- b. Untuk mengetahui faktor penghambat pengawasan Unit Pelaksana Kendaraan Bermotor terhadap angkutan barang.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan yang peneliti harapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan bagi peneliti masalah yang sama terutama di bidang Ilmu Pemerintahan.

- b. Akademis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dan rekomendasi bagi peneliti berikutnya khususnya yang berkaitan dengan studi Pengawasan UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor).

- c. Praktis

Penelitian ini diharapkan mampu menjadi referensi bagi Dinas Perhubungan dalam rangka meningkatkan pengawasan terhadap angkutan barang dan bermanfaat bagi peneliti lain yang berminat melakukan penelitian mengenai pengawasan.

BAB II

STUDI KEPERPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR

A. Studi Kepustakaan

Di dalam penelitian ini peneliti akan mengemukakan beberapa teori yang penulis anggap relevan dengan permasalahan di dalam penelitian ini.

1. Konsep Pemerintahan

Pemerintahan berasal dari kata “Pemerintah” yang setelah ditambah awalan “pe” menjadi perintah, dan ketika ditambah akhiran “an” menjadi “pemerintahan dalam hal ini beda antara pemerintah dan pemerintahan adalah pemerintah merupakan badan terorganisasi yang bersangkutan, sedangkan pemerintahan berarti perihal ataupun ikhwal pemerintahan sendiri (Syafiie 2011:4).

Menurut Pamudjie (1992:22) Secara etimologis, pemerintahan berasal dari kata pemerintah, sedangkan pemerintah berasal dari kata perintah. Menurut kamus kata-kata tersebut mempunyai arti sebagai berikut :

- a. *Perintah* adalah perkataan yang bermaksud menyuruh melakukan sesuatu
- b. *Pemerintah* adalah kekuasaan memerintah Negara (Daerah Negara) atau badan yang tertinggi yang memerintah suatu Negara (seperti Kabinet merupakan suatu pemerintah)
- c. *Pemerintahan* adalah perbuatan (cara, hal urusan dan sebagainya) memerintah.

Menurut R. Mac Iver pemerintahan adalah suatu ilmu mengenai cara bagaimana orang-orang dapat diperintah ataupun dikendalikan.

Pemerintahan adalah suatu ilmu dan seni. Dikatakan sebagai seni karena berapa banyak pemimpin pemerintahan yang tanpa pendidikan pemerintahan, mampu berkiat serta dengan kharismatik menjalankan roda pemerintahan, sedangkan dikatakan sebagai suatu disiplin ilmu pengetahuan, adalah karena objek, baik objek material maupun formal, universal sifatnya, sistematis serta spesifik.

Pemerintahan berasal dari kata pemerintah, yang paling sedikit kata “perintah” tersebut memiliki empat unsur yaitu, ada dua pihak yang terkandung, kedua pihak tersebut saling memiliki hubungan, pihak yang memerintah memiliki wewenang dan pihak yang diperintah memiliki ketaatan. Apabila suatu negara kekuasaan pemerintahan, dibagi atau dipisahkan maka terdapat perbedaan antara pemerintah dalam arti luas dengan pemerintahan dalam arti sempit. Pemerintahan dalam arti sempit hanya meliputi lembaga yang mengurus pelaksanaan roda pemerintahan, sedangkan pemerintahan dalam arti luas selain eksekutif termasuk juga lembaga yang membuat peraturan perundang-undangan (disebut legislative dan yang melaksanakan peradilan (disebut yudikatif). (Drs. H. Inu Kencana Syafiie, 2005)

Sedangkan dalam arti luas pemerintahan merupakan sebuah bentuk organisasi yang tugasnya menjalankan suatu sistem pemerintahan dan segala bentuk aktivitas yang terorganisasi dan terstruktur dengan baik berlandaskan pada dasar negara, rakyat dan wilayah negaranya dalam mencapai tujuan sebuah

negara. Van Poeljo (dalam Hamdi, 1992, 168) menjelaskan bahwa pemerintahan dapat dipandang sebagai suatu ilmu yaitu yang mengajarkan bagaimana cara terbaik dalam mengarahkan dan memimpin pelayanan umum. Fungsi pemerintahan yaitu pelayanan, pengaturan, pembantuan serta pemberdayaan. Fungsi utama pemerintahan adalah memberikan pelayanan terbaik untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di semua sektor. Masyarakat tak akan dapat berdiri sendiri memenuhi kebutuhan tanpa adanya pemerintah yang memberikan pelayanan. Ini merupakan fungsi yang bersifat umum dan dilakukan oleh seluruh negara di dunia.

Musanef mengemukakan bahwa ilmu pemerintahan adalah suatu ilmu yang dapat menguasai dan memimpin serta menyelidiki unsur-unsur dinas, berhubung dengan keserasian ke dalam hubungan antara dinas-dinas itu dengan masyarakat yang kepentingannya diwakili oleh dinas itu.

Selanjutnya menurut Musanef dalam Syafie (2007 :32) menyebutkan bahwa ilmu pemerintahan ialah suatu ilmu pengetahuan yang menyelidiki bagaimana sebaiknya hubungan antara pemerintah dengan yang diperintah, dapat diatur sedemikian rupa sehingga dapat dihindari pertentangan-pertentangan antara pihak yang satu dengan pihak yang lainnya, dan mengusahakan agar terdapat keserasian pendapat serta daya tidak efektif dan efisien dalam pemerintahan.

Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa pemerintah memiliki 3 fungsi dalam menyelenggarakan pemerintahan yaitu :

- a. Fungsi pembangunan
- b. Fungsi pemberdayaan

c. Fungsi pelayanan

Dalam pelaksanaan sistem pemerintahan Indonesia yang berlandaskan demokrasi, pemerintah tidak dapat berjalan dengan sendirinya tanpa adanya dukungan dari masyarakat. Dalam pengertian sebagai alat kelengkapan negara, dapat diartikan ke dalam arti luas dan sempit. Dalam arti luas pemerintahan adalah alat kelengkapan negara yang terdiri lembaga eksekutif, lembaga legislatif dan lembaga yudikatif yang bertindak di atas nama negara. Sedangkan arti sempit pemerintahan adalah alat kelengkapan negara yang menyelenggarakan administrasi negara (Manan, 2001 :201).

Pemerintahan dibentuk pasti dengan beberapa tujuan, yang pasti pemerintah harus bertujuan meningkatkan kesejahteraan rakyatnya. Adapun beberapa tujuan pemerintahan adalah sebagai berikut.

- a. Melindungi hak asasi manusia, kebebasan, kesetaraan, perdamaian, keadilan rakyatnya.
- b. Menjalankan konstitusi sehingga setiap warga negara diperlakukan dengan adil.
- c. Menjaga perdamaian dan keamanan di dalam masyarakat.
- d. Melindungi kedaulatan bangsa dari berbagai unsur yang mengancam, baik dari dalam maupun luar.
- e. Membuat dan menjaga sistem moneter sehingga memungkinkan perdagangan domestik dan internasional berjalan baik.
- f. Menarik pajak dan menetapkan APBN secara bijak sehingga pengeluarannya tepat sasaran.

- g. Membuka dan menciptakan lapangan pekerjaan sebanyak mungkin sehingga kesejahteraan masyarakat menjadi lebih baik.
- h. Menjaga hubungan diplomatik dengan cara membangun kerja sama di berbagai bidang

2. Konsep Pemerintah Daerah

Dalam memahami makna konsep pemerintahan daerah perlu dicermati 3 (tiga) hal penting berkaitan dengan lingkup istilah pemerintahan daerah, yaitu: pertama berkaitan dengan dimensi pengertian, kedua berkaitan dengan bentuk pemerintahan daerah dan ketiga berkenaan lingkungan yang berpengaruh terhadap pemerintah daerah.

Konsep pemerintahan daerah berasal dari terjemahan konsep *local government* yang pada intinya mengandung tiga pengertian, yaitu: pertama berarti pemerintah lokal, kedua berarti pemerintahan lokal, dan ketiga berarti wilayah lokal (Hoessein dalam Hanif, 2007:24). Pemerintah lokal pada pengertian pertama menunjuk pada organisasi/badan/lembaga yang berfungsi menyelenggarakan pemerintahan daerah. Dalam konteks ini, pemerintah lokal atau pemerintah daerah merujuk pada organisasi yang memimpin pelaksanaan kegiatan pemerintahan daerah, dalam artian ini di Indonesia menunjuk pada Kepala daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah. Kedua lembaga ini yang menggerakkan kegiatan pemerintahan daerah sehari-hari. Oleh karena itu, kedua lembaga ini dimaknai dengan Pemerintah daerah (*local government* atau *local authority*). Pemerintahan lokal pada pengertian kedua menunjuk pada kegiatan pemerintahan yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah. Dalam rangka penyelenggaraan

pemerintahan daerah, pemerintah daerah melakukan kegiatan-kegiatan pengaturan.

Kegiatan ini merupakan fungsi penting yang pada hakikatnya merupakan fungsi untuk pembuatan kebijakan pemerintah daerah yang dijadikan dasar atau arah dalam menyelenggarakan pemerintahan. Hal tersebut sama dengan fungsi pemerintah pusat yang meliputi fungsi legislatif, fungsi eksekutif dan fungsi yudikatif. Pemerintahan daerah (*local government*) hanya melaksanakan fungsi legislatif dan fungsi eksekutif sedangkan fungsi yudikatif tetap ditangani pemerintah pusat. Fungsi legislatif yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah hakikatnya merupakan fungsi pembuatan kebijakan pemerintahan daerah. Jadi bukan fungsi legislatif seperti halnya fungsi parlemen di mana dalam konteks Indonesia fungsi ini dilaksanakan oleh Dewan Perwakilan Rakyat. Sedangkan fungsi yudikatif dipegang oleh badan-badan peradilan (Mahkamah Agung, Pengadilan Tinggi, Pengadilan Negeri dan Pengadilan lainnya).

Istilah legislatif dan eksekutif juga tidak lazim digunakan pada *local government*. Istilah yang lazim digunakan pada *local government* adalah fungsi pembuatan kebijakan (*policy making function*) dan fungsi pelaksanaan kebijakan (*policy executing function*). Fungsi pembentukan kebijakan dilakukan oleh pejabat yang dipilih melalui pemilu, sedangkan fungsi pelaksanaan kebijakan dilakukan oleh pejabat yang diangkat/birokrat lokal (Hoessein dalam Hanif, 2007:24).

Pemerintahan lokal pada pengertian ketiga menunjuk pada wilayah pemerintahan atau daerah otonom dalam konteks Indonesia Daerah otonom adalah daerah yang memiliki hak untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan

yang telah diserahkan oleh Pemerintah Pusat kepada daerah menjadi urusan rumah tangganya. Hak mengatur ini diwujudkan dengan pembuatan peraturan daerah yang pada intinya merupakan kebijakan umum pemerintahan daerah sedang hak untuk mengurus rumah tangga daerah diwujudkan dalam implementasi peraturan daerah berupa kegiatan-kegiatan yang berkenaan dengan pelaksanaan pemerintahan, pelaksanaan pembangunan, dan pembinaan masyarakat.

Tjahja Supriatna (dalam Hanif: 2007) yang menyitir pendapat de Guzman dan Taples menjelaskan bahwa unsur-unsur pemerintahan daerah:

- a. Pemerintah daerah adalah subsidi politik dari kedaulatan bangsa dan Negara.
- b. Pemerintah daerah diatur oleh hukum.
- c. Pemerintah daerah mempunyai badan pemerintahan yang dipilih oleh penduduk setempat.
- d. Pemerintahan daerah menyelenggarakan kegiatan berdasarkan peraturan perundangan.
- e. Pemerintah daerah memberikan pelayanan dalam wilayah yurisdiksinya.

Dikaitkan dengan fungsi umum pemerintahan maka unsur-unsur pemerintahan daerah di atas masih ditambah dengan Pemerintah daerah melaksanakan pembangunan daerah dan memberdayakan masyarakat daerah dalam wilayah yurisdiksinya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa konsep pemerintahan daerah di dalamnya melingkupi organisasi/lembaga/institusi, fungsi/kegiatan pemerintahan dan daerah pemerintahan.

Kemudian untuk lebih memahami makna dari pemerintahan daerah di bawah ini diuraikan beberapa dimensi yang menyangkut pengertian Pemerintahan daerah.

a. Dimensi Sosial

Konsep pemerintahan daerah dipandang sebagai suatu kelompok Masyarakat yang terorganisasi yang mendiami/bertempat tinggal dalam satu wilayah tertentu dengan batasan geografis tertentu serta memiliki ciri-ciri tertentu pula.

b. Dimensi Ekonomi

Pemerintah daerah dipahami sebagai organisasi pemerintahan yang memiliki ciri-ciri tertentu yang terkait erat dengan kondisi dan potensi dari daerah tertentu. Dalam praktek penyelenggaraan pemerintahan khususnya dalam pembangunan pemerintahan daerah, potensi ekonomi daerah menjadi satu indikator penting baik untuk pemekaran daerah maupun untuk penyerahan urusan daerah. Setiap penyerahan urusan pemerintahan kepada pemerintah daerah seharusnya memperhatikan potensi ekonomi daerah. Hal ini penting agar dalam kelanjutan pengelolaan urusan pemerintahan yang diserahkan kepada daerah itu dapat berdaya guna dan berhasil guna, demikian pula dengan pemekaran daerah (pembentukan daerah otonom baru) potensi ekonomi daerah menjadi indikator utama dalam mempertimbangkan bisa tidaknya daerah itu dimekarkan.

c. Dimensi Geografi

Pemerintahan daerah dipahami sebagai suatu unit organisasi pemerintahan yang mempunyai lingkungan geografis dengan ciri-ciri tertentu, yang meliputi

keadaan fisik geografis tertentu, demografis tertentu dan potensi ekonomi tertentu. Ciri-ciri geografis ini dalam praktek penyelenggaraan pemerintahan daerah mempunyai pengaruh terhadap pelaksanaan tugas-tugas pemerintahan baik dalam penyelenggaraan pembangunan, pemerintahan maupun pembinaan masyarakat, juga terhadap pembuatan dan pelaksanaan kebijakan pemerintahan daerah maupun tugas-tugas administrasi lainnya.

d. Dimensi Hukum

Pemerintah daerah dipandang sebagai suatu unit badan hukum publik. Dalam kedudukannya sebagai badan hukum publik pemerintah daerah di samping dipandang sebagai unit organisasi pelaksana pemerintah pusat, pemerintah daerah juga merupakan suatu organisasi mandiri yang mewakili kepentingan masyarakat di daerahnya. Hal ini mengandung arti dalam batas-batas tertentu pemerintah daerah disertai urusan pemerintahan tertentu untuk diatur, diurus dan dikelola, terkait dengan hal ini pemerintah dapat membuat kebijakan baik berwujud peraturan daerah dan atau peraturan dan atau keputusan Kepala daerah guna menyelenggarakan urusan pemerintahan yang telah diserahkan dimaksud. Sebagai badan hukum publik pemerintah daerah diberi wewenang untuk mengurus urusan pemerintahan yang telah diserahkan menjadi urusan rumah tangganya sekaligus pemerintah juga diberi kewenangan untuk memiliki harta kekayaan sendiri serta mewakili organisasinya baik di dalam maupun di luar pengadilan.

Berdasarkan dimensi ini pemerintah daerah mempunyai tiga karakteristik:

- 1) Keberadaan pemerintah daerah itu harus merupakan satu kesatuan yang terorganisasi dan memiliki organisasi sendiri serta memiliki hak dan wewenang untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri.
- 2) Memiliki kewenangan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri atau juga sering ditafsirkan memiliki pemerintahan sendiri itu dicerminkan dengan dimilikinya satu Badan Perwakilan Rakyat Daerah.
- 3) Mempunyai hak untuk mengadakan perjanjian dengan pihak ketiga atau pihak-pihak di luar organisasi pemerintahan daerah.

e. Dimensi Politik

Pemerintah daerah dipandang mempunyai hubungan langsung dengan aspek-aspek atau merupakan bagian dari sistem politik negara yang bersangkutan. Dalam mengimplementasikan fungsinya, pemerintah daerah merupakan agen /pelaksana pemerintah pusat. Dengan kata lain, pemerintah daerah merupakan satu mekanisme yang terintegrasi dalam satu pemerintahan negara yang berbentuk sebagai badan hukum publik. Dalam kaitan ini, pemerintah daerah sekalipun menyelenggarakan kewenangan pemerintahan sendiri tetapi tidak dalam artian kemutlakan, ada *power sharing* untuk satu urusan pemerintahan yang telah diserahkan kepada daerah bukan berarti secara keseluruhannya, namun ada aspek-aspek tertentu yang tetap menjadi urusan pemerintah pusat.

f. Dimensi Administrasi.

Pemerintah daerah dipahami sebagai suatu organisasi pemerintahan sendiri (*Local Self Government*). Pemerintah daerah mempunyai hak dan wewenang untuk mengatur dan mengurus urusan pemerintahan tertentu yang telah diserahkan

menjadi urusan rumah tangganya. Di Indonesia implementasinya diwujudkan dalam pembuatan peraturan daerah artinya peraturan ini hanya dibuat untuk mengatur urusan pemerintah yang menjadi urusan rumah tangga daerah dan pengadministrasiannya dipisahkan dengan kegiatan-kegiatan yang menjadi urusan pemerintah pusat.

Menurut Sumaryadi dalam Rahyunir Rauf dan Yusri Munaf (2015:30) dalam Bahasa Inggris disebut *government* yang berasal dari Bahasa Latin, *gubernare*, Greek *giberman*, yang berarti mengemudi, atau mengendalikan.

Menurut Sedarmayanti (2004:9) pemerintah yang baik dapat dikatakan sebagai pemerintah yang menghormati kedaulatan rakyat, yang memiliki tugas pokok yang mencakup:

- a. Melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia.
- b. Memajukan kesejahteraan umum
- c. Mencerdaskan kehidupan bangsa
- d. Melaksanakan ketertiban umum, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Secara umum tugas-tugas pokok pemerintahan menurut Rasyid (2003:13) antara lain :

- a. Menjamin keamanan Negara dan segala kemungkinan serangan dari luar dan menjaga agar tidak terjadi pemberontakan di dalam yang dapat menggulingkan pemerintahan yang sah melalui cara kekerasan.

- b. Memelihara ketertiban dengan mencegah terjadinya keributan di antara warga masyarakat, menjamin agar perubahan aparatur yang terjadi di dalam masyarakat dapat berlangsung secara damai.
- c. Peraturan yang adil kepada setiap warga masyarakat tanpa membedakan status apapun yang melatarbelakangi keberadaan mereka.
- d. Melakukan pelayanan umum dengan memberi pelayanan dalam bidang-bidang yang tidak sah mungkin dikerjakan oleh lembaga.
- e. Melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kesejahteraan sosial.
- f. Menerapkan kebijakan yang menguntungkan masyarakat luas.
- g. Menerapkan kebijakan untuk memelihara sumber daya alam dan lingkungan hidup.

3. Konsep Pengawasan

Pengawasan merupakan suatu fungsi dalam manajemen suatu organisasi di mana memiliki arti suatu proses mengawasi dan mengevaluasi suatu kegiatan organisasi, suatu pengawasan dikatakan penting karena tanpa ada pengawasan yang baik tentunya akan menghasilkan tujuan yang kurang memuaskan, baik bagi organisasi sendiri maupun bagi para pekerjanya. Pengawasan yang dilakukan setiap pimpinan dalam organisasi sangat diperlukan setiap organisasi.

Menurut Handoko (2009 :360-361) menjelaskan bahwa “Pengawasan adalah suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan perencanaan, merancang sistem informasi umpan balik, membandingkan kegiatan nyata dengan standar yang telah ditetapkan sebelumnya, menentukan dan mengukur penyimpangan serta mengambil tindakan koreksi yang diperbaiki untuk

menjamin bahwa semua sumber daya perusahaan dipergunakan dengan orang yang efektif dan efisien dalam pencapaian tujuan perusahaan.

Pengawasan adalah segenap kegiatan untuk meyakinkan dan menjamin bahwa tugas/pekerjaan telah dilakukan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Kebijakan yang telah digariskan dan perintah (aturan) yang diberikan (Siagian, 2003 :112).

Untuk menjamin agar semua pekerjaan yang telah diberikan oleh pimpinan kepada bawahannya dapat berjalan sesuai menurut rencana, maka seseorang pimpinan tersebut memiliki kemampuan untuk memandu, menuntut, membimbing, memotivasi, mengemudikan organisasi, menjalin jaringan komunikasi yang baik, sumber pengawasan yang baik, serta membawa pengikutnya kepada sasaran yang hendak dituju sesuai ketentuan, waktu dan perencanaan (Kartono, 2002 :81).

Menurut Sondang P. Siagian, yang mengemukakan pengawasan adalah : “proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar supaya semua pekerjaan yang sedang dilakukan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya”.

Kartini Kartono (2002:153) memberi pengertian pengawasan adalah pada umumnya para pengikut dapat bekerja sama dengan baik ke arah pencapaian sasaran dan tujuan umum organisasi pengawasan untuk mengukur hasil pekerjaan dan menghindari penyimpangan-penyimpangan jika perlu segera melakukan tindakan korelatif terhadap penyimpangan tersebut.

Menurut Silalahi (2002:391) Pengawasan adalah kegiatan organisasional untuk mengetahui apakah kinerja aktual sesuai dengan standar dan tujuan organisasional yang diharapkan. Menurut Siagian (2003:25) pengawasan adalah proses pengamatan dari pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang dilaksanakan berjalan sesuai dengan rencana sebelumnya.

Menurut DALE dalam Winardi (2000 :224) mengatakan Pengawasan tidak hanya melihat sesuatu dengan seksama dan melaporkan hasil kegiatan mengawasi, tetapi juga mengandung arti memperbaiki dan meluruskannya sehingga mencapai tujuan yang sesuai dengan apa yang direncanakan.

Menurut George R. Terry (2006:39) menyebutkan bahwa pengawasan sebagai determinasi apa yang telah terjadi telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. Pengawasan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari manajemen di antara fungsi manajemen, perencanaan (*planning*), dan pengawasan (*controlling*), memiliki peran yang sangat penting, dalam fungsi perencanaan, ini dasarnya adalah menetapkan mengenai apa yang harus dicapai pada periode tertentu serta tahapan untuk mencapainya. Dengan demikian dapat dilakukan tindakan perbaikan (*corrective action*). Sehingga pengawasan dapat berperan mengukur kemajuan ke arah tujuan untuk mendeteksi penyimpangan dari perencanaan tersebut tepat pada waktunya untuk melakukan tindakan perbaikan sebelum penyimpangan semakin menjadi (Wulandari, 2017).

Tujuan utama dari pengawasan yaitu mengusahakan supaya apa yang direncanakan menjadi kenyataan memberitahu kelemahan-kelemahan yang dihadapi. Adapun pengawasan menurut Handoko (2012 :57) adalah :

- a. Meningkatkan kinerja secara continue, karena kondisi persaingan usaha yang semakin tinggi menurut organisasi untuk setiap saat mengawasi kinerjanya.
- b. Meningkatkan efisiensi dan keuntungan bagi organisasi dengan menghilangkan pekerjaan yang tidak perlu atau mengurangi penyalahgunaan atau bahan,
- c. Menilai derajat pencapaian rencana kerja dengan hasil aktual yang dicapai dan dapat dipakai sebagai dasar pemberian kompensasi bagi seorang karyawan.
- d. Mengoordinasikan beberapa elemen atau program yang dijalankan.
- e. Meningkatkan keterkaitan terhadap tujuan organisasi agar tercapai.

Sedangkan tujuan pengawasan akan tercapai apabila hasil-hasil pengawasan mampu memperluas dasar untuk pengambilan keputusan setiap pimpinan.

Menurut Marnis (2008:329) pengawasan adalah proses pemantauan kegiatan organisasional untuk mengetahui apakah kinerja aktual sesuai dengan standar dan tujuan organisasi yang diharapkan. Arti penting pengawasan adalah :

- a. Pengawasan menyediakan suatu kepercayaan kembali kepada pihak luar bahwa suatu organisasi berjalan lancar.

- b. Pengawasan menyediakan jaminan kepada manajer bahwa organisasi yang dipimpinnya berjalan sesuai dengan arah manajer inginkan.
- c. Pengawasan memungkinkan manajer membimbing bawahannya.
- d. Pengawasan yang menyediakan bimbingan kepada manajer pada tingkat yang lebih rendah oleh manajer yang lebih tinggi.

Menurut Lubis (1998:153) mengemukakan bahwa pengawasan adalah tindakan meneliti apakah segala sesuatu tercapai dan berjalan dengan rencana yang telah ditetapkan berdasarkan instruksi-instruksi yang telah dikeluarkan, prinsip-prinsip yang telah ditetapkan. Pengawasan bertujuan menunjukkan atau menemukan kelemahan agar dapat diperbaiki dan mencegah kelemahan dan kesalahan itu.

Menurut Stoner dalam Efendi (2015:224) mengemukakan bahwa pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktivitas yang dilaksanakan harus sesuai dengan apa yang direncanakan sebelumnya.

Menurut Soejito (1983:11) pengawasan terhadap segala tindakan pemerintahan daerah termasuk juga keputusan daerah dan peraturan daerah memiliki sifat :

1. Pengawasan preventif yaitu pengawasan dilakukan sesudah keputusan daerah ditetapkan tetapi sebelum keputusan itu berlaku.
2. Pengawasan represif yaitu pengawasan dilakukan sebelum keputusan atau Peraturan Daerah tersebut dikeluarkan atau dibuat.

3. Pengawasan umum yaitu pengawasan terhadap keseluruhan pelaksanaan tugas dan wewenang Pemerintah Daerah dan komponen dalam lingkungan departemen dalam negeri.

Untuk mengukur pengawasan pada penelitian ini menggunakan teori yang ditetapkan Robbins dan Coulter dalam Satriadi (2016: 290) yakni terdiri dari empat indikator yaitu:

1. Menetapkan standar (*Standards*) yakni penetapan patokan (target) atau hasil yang diinginkan, untuk dapat dilakukan sebagai perbandingan hasil ketika berlangsungnya kegiatan organisasi. Standar juga merupakan batasan apa yang harus dilakukan dalam melaksanakan suatu kegiatan untuk mencapai tujuan dan target organisasi.
2. Pengukuran (*Measurement*) yakni proses yang berulang-ulang dilakukan dan terus menerus dan benar, baik intensitasnya dalam bentuk pengukuran harian, mingguan, atau bulanan sehingga tampak yang diukur antara mutu dan jumlah hasil.
3. Membandingkan (*Compare*) adalah membandingkan hasil yang dicapai dengan target atau standar yang telah ditetapkan, mungkin kinerja lebih tinggi atau lebih rendah atau sama dengan standar.
4. Melakukan tindakan (*Action*) adalah keputusan mengambil tindakan koreksi-koreksi atau perbaikan. Bilamana telah terjadi penyimpangan (deviasi) antara standar dengan realisasi perlu melakukan tindakan *follow-up* berupa mengoreksi penyimpangan yang terjadi.

4. Konsep Transportasi

Transportasi merupakan alat yang berfungsi sebagai pengangkut benda sehingga memudahkan manusia mengatasi masalah jarak. Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar

dari laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Hal lain juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan di berbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan (Amali, 2017).

Menurut Steenbrink (1974) Transportasi merupakan suatu perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau juga kendaraan dari tempat yang terpisah dengan geografis. Menurut Marlok (1981) Transportasi merupakan kegiatan atau aktivitas memindahkan atau mengangkut dari satu tempat ke tempat yang lain.

Transportasi dapat dikatakan sebagai sebuah kebutuhan turunan karena transportasi timbul disebabkan adanya maksud atau tujuan yang ingin dicapai melalui transportasi. Misalnya pengiriman barang, bepergian, bekerja dan lain-lain. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan antara asal dan tujuan. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat atau kendaraan dengan kecepatan tertentu.

Terdapat 5 unsur utama transportasi, di antaranya :

1. Ada muatan yang diangkut.
2. Tersedia Kendaraan sebagai pengikutnya.
3. Ada jalanan yang dapat dilalui.

4. Ada terminal asal dan terminal tujuan.
5. Sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Sistem transportasi dari suatu wilayah dapat didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari prasaran dan sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah, sehingga (Santoso,1996 : 1) terakomodasinya mobilitas penduduk, dimungkinkan adanya pergerakan barang, dimungkinkan akses ke semua wilayah. Pengangkutan memberikan jasa kepada masyarakat, yang disebut jasa angkutan. Jasa angkutan merupakan keluaran (output) perusahaan angkutan bermacam-macam jenis sesuai banyaknya jenis alat angkutan pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan, jasa angkutan bus dan lain-lain.

Hampir seluruh kegiatan manusia sehari-hari berkaitan dengan transportasi karena dengan alat transportasi itu lebih mudah untuk berpindah tempat atau memindahkan barang ke suatu tempat.

5. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)

Alat Penimbangan atau Jembatan Timbang, yaitu seperangkat alat untuk menimbang kendaraan angkutan barang ataupun truk yang dapat dipasang secara tetap atau alat yang dapat dipindah-pindahkan (portable) yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya digunakan untuk pengawasan jalan ataupun untuk mengukur besarnya muatan pada industri. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) adalah unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan tugas Pengawasan Muatan

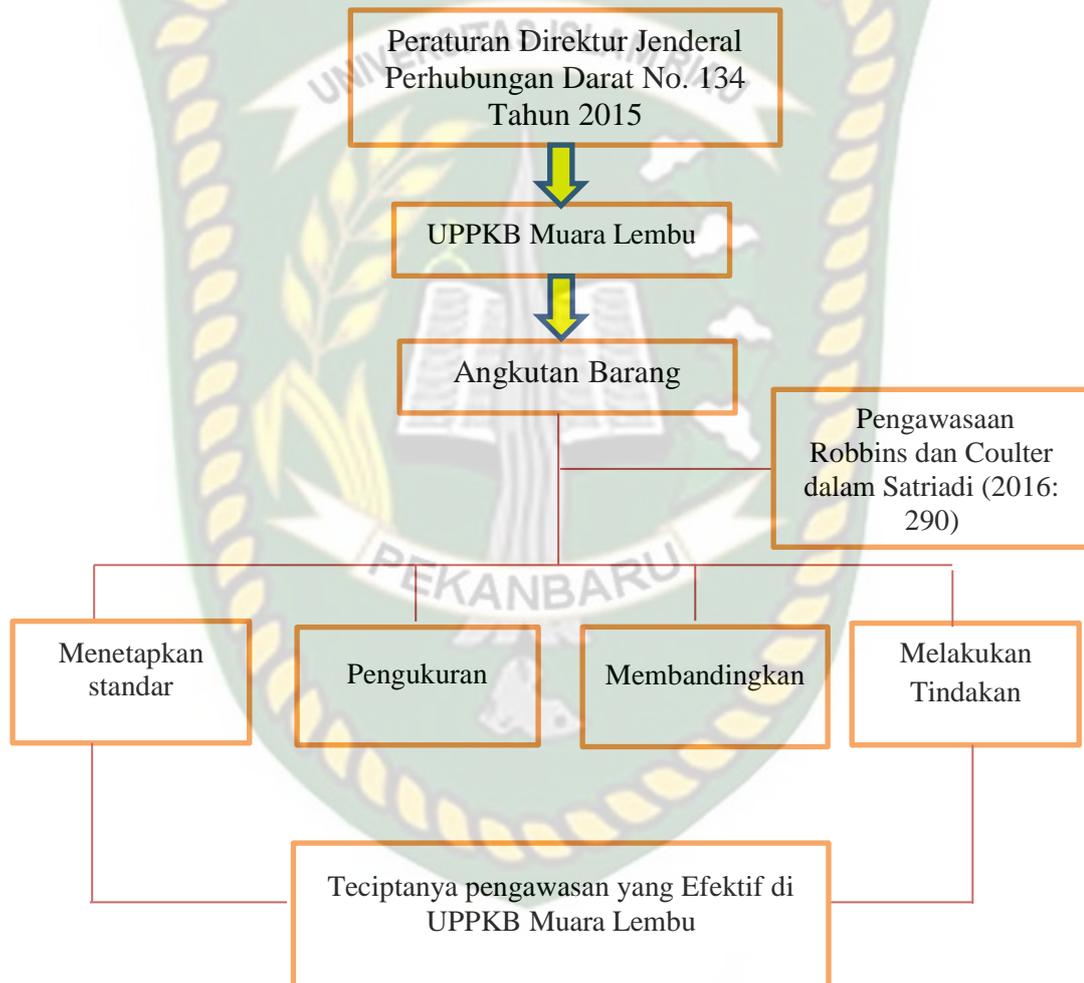
angkutan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada setiap lokasi. Fungsi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor atau Jembatan Timbang yaitu :

- a. Fungsi pemantauan, yaitu melihat gelagat angkutan barang dalam berlalu lintas dijalan serta memantau tren kelebihan muatan, kalau tidak ada jembatan timbang pasti kita ini akan ugal-ugalan membawa muatan.
- b. Fungsi pengawasan, yaitu lalu lintas perlu diawasi tonasenya dan jenis barangnya, guna menghindari truk memuat barang yang tidak diizinkan, sudah banyak rekan-rekan kita yang membawa muatan haram, dengan adanya jembatan timbang paling tidak petugas lapangan akan curiga terlebih dahulu terhadap truck.
- c. Fungsi Penindakan, yaitu untuk menjaga dan merawat kondisi jalan maka perlu dilakukan penindakan terhadap truk yang melanggar kelas jalan, untuk itu maka pemerintah menerbitkan peraturan tentang kelas jalan dan tonase yang boleh dilaluinya. Tiap jalur atau ruas jalan mempunyai kelas jalan, yang berarti kemampuan daya dukung jalan berdasarkan keputusan menteri, untuk menjaga kerusakan jalan perlu dilakukan penindakan berdasarkan tonase yang diizinkan, berikut toleransinya, di mana kendaraan bermotor tidak boleh melebihi muatan, pada jaringan jalan masing-masing pulau berikut ini. Dengan ketentuan ini maka kendaraan yang melebihi muatan akan ditindak sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

B. Kerangka Pikiran

Adapun Kerangka pikiran yang ditetapkan sebagai acuan dalam penelitian ini yakni:

Gambar II.1 Kerangka berpikir tentang Pengawasan UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) Muara Lembu dalam Pengawasan kendaraan Angkutan barang tahun 2019.



Sumber : Modifikasi Peneliti 2021

C. Penelitian Terdahulu

Adapun penelitian terdahulu yang dijadikan rujukan pada penelitian ini yakni terdapat pada tabel berikut:

Tabel II.1 Penelitian Terdahulu

| No | Nama | Judul | Persamaan | Perbedaan |
|----|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 1 | Sandy Safendra (Skripsi Universitas Riau Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, 2018) | Efektivitas Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (studi kasus jembatan timbang Balai Raja) | Sama-sama melakukan penelitian tentang Jembatan Timbang | Penelitian sebelumnya dilakukan di Jembatan Penimbangan (UPPKB) Balai Raja, sementara saya melakukan penelitian di jembatan (UPPKB) Muara Lembu. |
| 2 | Agustinus Kristianus Geleteng (Skripsi Universitas Atma Jaya Fakultas Teknik Sipil 2012) | Analisis Kelebihan Muatan Pada Kendaraan Barang di UPPKB Kalitirto | Penelitian sebelumnya sama sama juga berfokus ke pembahasan tentang kendaraan overloading atau kelebihan muatan. | Di Penelitian sebelumnya lebih berfokus terhadap kendaraan yang overloading saja, sementara di penelitian yang akan dilakukan juga melihat bagaimana pengawasan oleh UPPKB nya. |
| 3 | Melgibson Siallagan (Skripsi Universitas Riau Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik 2015) | Pelaksanaan Pengawasan Kendaraan Laik Jalan (Studi Kasus Bus di Kota Pekanbaru) | Persamaan dalam penelitian sebelumnya dengan penelitian yang saya akan teliti adalah sama sama melihat bagaimana pengawasan | Dipenelitian sebelumnya pengawasan yang diteliti terhadap kelayakan jalan bus kota sementara penelitian pengawasan yang akan saya |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|---|--|---|---|--|
| | | | kendaraan . | teliti lebih fokus ke angkutan yang overloading. |
| 4 | Gesaki Daitia Anugerah (Skripsi Universitas Riau Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik 2018) | Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat di Jalan Umum Kota Pekanbaru | Penelitian ini sama sama melihat atau melakukan tentang pengawasan. | Penelitian ini meneliti kendaraan bertonase berat yang dilakukan di Kota Pekanbaru sementara penelitian yang akan saya teliti di muara lembu. |
| 5 | Zaiwandi (Skripsi Universitas Riau Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik 2015) | Pengawasan penggunaan Kendaraan Bermotor Oleh Kesatuan Lalu Lintas Polisi Resor Kota Pekanbaru (Studi Kasus Anak di Bawah Umur) | Sama sama membahas bagaimana tentang pengawasan | Pengawasan yang dilakukan dalam penelitian sebelumnya dilakukan terhadap penggunaan kendaraan bermotor oleh anak dibawah umur, sementara penelitian yang akan saya teliti adalah pengawasan kendaraan overloading. |

Penelitian terdahulu yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini memiliki persamaan dan perbedaan yang akan peneliti laksanakan, persamaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang akan peneliti laksanakan terletak kesamaan tentang pengawasan kendaraan yang melakukan overloading, sedangkan perbedaan terletak pada lokasi penelitian, tahun penelitian, indikator penelitian dan metode yang ditetapkan.

D. Konsep Operasional

Adapun yang menjadi konsep operasional dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Pengawasan adalah sebuah proses pengamatan pelaksanaan dari seluruh pengamatan pelaksanaan dari seluruh kegiatan organisasi untuk dapat menjamin supaya seluruh pekerjaan yang sedang dilakukan sesuai dengan rencana yang sudah ditentukan sebelumnya.
2. Angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan, sedangkan angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain melalui antar daerah kabupaten atau kota dalam suatu provinsi.
3. Pemerintah daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintahan oleh pemerintah daerah dan dewan perwakilan rakyat daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam undang-undang tahun 1945.
4. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan manusia atau mesin.
5. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) merupakan instansi yang berwenang melakukan penimbangan terhadap setiap kendaraan penumpang atau barang yang membawa angkutan penumpang atau barang, jika kendaraan tertentu membawa barang tidak sesuai dengan

standar yang telah ditetapkan UPPKB ini memiliki wewenang untuk melakukan penindakan atau penilangan.

6. Menetapkan standar dalam penelitian ini adalah adanya standar pelaksanaan pengawasan dan adanya sanksi yang diberikan kepada pelanggar.
7. Pengukuran dalam penelitian ini adalah melakukan pengawasan lapangan secara terus menerus dan membuat laporan atas aktivitas pengawasan yang dilakukan.
8. Membandingkan dalam penelitian ini yakni adanya proses membandingkan standar yang telah ditetapkan dengan pelaksanaan dan adanya koreksi atas pelaksanaan.
9. Melakukan tindakan dalam penelitian ini adalah tindakan melakukan evaluasi atas pengawasan yang telah dilaksanakan dan melakukan perbaikan.

E. Operasional Variabel

Untuk memudahkan arahan penelitian ini dari satu variabel dengan indikator ini, maka melakukan operasional variabel yang terulang dalam tabel sebagai berikut :

Tabel II.2. Operasional Variabel Tentang Pengawasan UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) Kuantan Singingi dalam Pengawasan angkutan barang tahun 2019.

| Konsep | Variabel | Indikator | Item Penilaian |
|---|---|-----------------------|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Pengawasan adalah penemuan dan penerapan cara dan peralatan untuk menjamin bahwa rencana telah dilaksanakan sesuai dengan yang telah ditetapkan. (Handoko 2003:25) | Pengawasan Angkutan Barang Oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu | 1. Menetapkan Standar | - Adanya standar pelaksanaan pengawasan. - Adanya sanksi. |
| | | 2. Pengukuran | - Melakukan pengawasan lapangan - Adanya laporan |
| | | 3. Membandingkan | - Adanya proses membandingkan standar dengan pelaksanaan. - Adanya koreksi |
| | | 4. Melakukan tindakan | - Adanya evaluasi. - Adanya perbaikan. |

Sumber : Modifikasi Penulis 2021

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Tipe yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif, yakni suatu jenis penelitian yang bertujuan untuk mengukur cermat terhadap fenomena sosial tertentu melalui kata-kata lisan maupun tulisan dan tingkah laku yang dilakukan dan diamati dari orang-orang yang diteliti (Suyanto dan Sutimah, 2011;166). Dalam hal ini disesuaikan dengan tujuan penelitian yang akan dicapai.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi dalam penelitian ini telah ditentukan oleh penulis dengan secara sengaja sehingga sifatnya purposive. Penelitian ini dilakukan di UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) Muara Lembu karena peneliti ingin membahas tentang Pengawasan di UPPKB Muara Lembu.

C. Informan dan Key Informan

Informan dalam penelitian kualitatif yaitu informan penelitian yang memahami informasi tentang objek penelitian. Informan yang dipilih harus memiliki kriteria agar informasi yang didapatkan bermanfaat untuk penelitian yang dilakukan. Terdapat kriteria-kriteria untuk menentukan informan penelitian yang dikatakan oleh para ahli.

Adapun kriteria informan dalam penelitian ini yang penulis simpulkan antara lain :

1. Key Informan atau Informan kunci adalah mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian (Suyanto 2005:171). Key informan dalam penelitian ini adalah Koordinator UPPKB Muara Lembu yaitu bapak Abdullah Nur. Alasan saya memilih Koordinator sebagai Key Informan karena pak Abdullah dianggap sebagai orang yang memiliki informasi maupun data dari penelitian yang akan dilakukan.
2. Informan Penelitian adalah orang-orang yang dapat memberikan informasi. Informan penelitian adalah sesuatu baik orang, benda ataupun lembaga (organisasi) yang sifat keadaannya diteliti (Sukandarumidi 2002:65)
Informan dalam penelitian ini adalah Komandan Regu (Danru) di UPPKB. Sebanyak 2 orang, di UPPKB ini dalam 2 regu di mana dalam satu regu terdapat 1 Danru. Alasan memilih Danru untuk dijadikan Informan adalah Sebanyak 2 orang. Alasan memilih Danru untuk dijadikan Informan karena Danru adalah orang bertanggung jawab terhadap kinerja PPNPN di lapangan.

D. Teknik Penarikan Key Informan dan Informan

Untuk penarikan Key Informan maka penulis menggunakan teknik penarikan sampel yaitu “*purposive sampling*” Menurut Joko (2015:25) Purposive

sampling adalah pengumpulan sampel yang hanya menurut kriteria pemikiran atau pengetahuan pengambilan sampel. artinya teknik penentuan sumber data dalam penelitian ini yaitu dengan mempertimbangkan terlebih dahulu, bukan diacak. Menentukan informan sesuai dengan kriteria terpilih yang relevan dengan masalah penelitian.

Untuk teknik pengambilan sampel ini peneliti subjek penelitian bukan pada besarnya jumlah informan yang diperlukan untuk memberikan informasi (data), melainkan siapa saja di antara informan yang banyak atau paling banyak terlibat dalam peristiwa atau memiliki informan paling yang diperlukan dalam penelitian kualitatif ini.

E. Sumber Data

a. Data Primer

Yaitu data yang diperoleh secara langsung dari pihak-pihak yang berkaitan dengan penelitian yakni Balai Pengelola Transportasi Darat dan Unit Penimbangan Kendaraan Bermotor Muara Lembu Kabupaten Kuantan Singingi. Data Primer diperoleh dari wawancara dan observasi.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diambil dari pihak kedua atau secara tidak langsung dari sumber data. Data sekunder dalam penelitian ini yaitu data yang diperoleh dari.

Kementrian Perhubungan di Jenderal Perhubungan Darat Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah IV- Provinsi Riau dan Provinsi Kepulauan Riau, dokumentasi dan buku-buku.

F. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data pada penelitian ini, penulis melakukan beberapa cara untuk mendapatkan data yang penulis butuhkan. Hal ini di tunjukkan agar penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan keabsahannya. Adapun cara-cara yang penulis maksud tersebut antara lain:

a. Observasi

Penulis melakukan pengamatan langsung ke lokasi penelitian guna mengetahui informasi yang terkait dan berhubungan erat dengan penelitian.

b. Wawancara

Menurut Sugiyono (2016: 194) Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan serta ingin mengetahui lebih mendalam untuk menentukan permasalahan yang harus diteliti.

c. Dokumentasi

Menurut Ridwan (2009:31), dokumentasi adalah memperoleh data penelitian secara langsung dari lokasi penelitian, baik melalui buku-buku, peraturan-peraturan, laporan kegiatan dan data yang relevan penelitian.

G. Analisis Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif kualitatif, yaitu data yang diperoleh akan dibahas secara menyeluruh berdasarkan kenyataan yang terjadi di lapangan. Kemudian dibandingkan dengan konsep maupun teori-teori yang mendukung pembahasan terhadap permasalahan dalam penelitian ini, dan kemudian mengambil kesimpulan yang berlaku umum



BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Letak Geografis Daerah Penelitian

Pada tahun 2001 saat awal terbentuknya Kabupaten Kuantan Singingi terdiri dari 6 kecamatan definitif dan 6 kecamatan pembantu, yang mencakup 10 kelurahan, 189 desa definitif dan satu desa persiapan. Berdasarkan Perda No. 16 tahun 2002, maka pada tahun 2002 Kabupaten Kuantan Singingi menjadi 12 kecamatan definitif dengan 10 kelurahan dan 190 desa definitif.

Pada Juli 2012, terjadi lagi pemekaran. Kabupaten Kuantan Singingi dimekarkan menjadi 15 kecamatan, dengan tambahan Kecamatan Pucuk Rantau, Kecamatan Sentajo Raya, dan Kecamatan Kuantan Hilir Seberang. Kini, Kabupaten Kuantan Singingi terdiri dari 15 kecamatan dengan 11 kelurahan dan 218 desa. Hingga Desember 2019 tercatat sebanyak 5.327 Pegawai Negeri Sipil yang bekerja di Pemerintah Daerah Kabupaten Kuantan Singingi baik di lingkungan Kabupaten maupun Kecamatan.

Secara astronomis, Kuantan Singingi terletak antara $0^{\circ}00 - 1^{\circ}00$ Lintang Selatan dan $101^{\circ}02 - 101^{\circ}55$ Bujur Timur.² Berdasarkan posisi geografisnya, Kabupaten Kuantan Singingi memiliki batas-batas : Utara – Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan, Selatan – Provinsi Jambi, Barat – Provinsi Sumatera Barat, Timur – Kabupaten Indragiri Hulu.³ Kuantan Singingi terdiri dari 15 Kecamatan yaitu Kuantan Mudik, Hulu Kuantan, Gunung Toar, Pucuk Rantau,

Singingi, Singingi Hilir, Kuantan Tengah, Sentajo Raya, Benai, Kuantan Hilir, Pangean, Logas Tanah Darat, Kuantan Hilir Seberang, Cerenti, dan Inuman.

Wilayah Kabupaten Kuantan Singingi pada awalnya adalah beberapa kecamatan dibawah Kabupaten Indragiri Hulu. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 53 Tahun 1999 Kabupaten Indragiri Hulu dimekarkan menjadi 2 Kabupaten yaitu Kabupaten Indragiri Hulu dan Kuantan Singingi. Saat ini Kabupaten Kuantan Singingi telah menjadi sebuah Kabupaten definitif yang mempunyai 15 kecamatan. Jarak antara Ibukota Kabupaten ke Ibukota Kecamatan:

1. Teluk Kuantan – Lubuk Jambi : 22 Km
2. Teluk Kuantan – Lubuk Ambacang : 33 Km
3. Teluk Kuantan – Kampung Baru : 10 Km
4. Teluk Kuantan – Pangkalan : 70 Km
5. Teluk Kuantan – Muara Lembu : 35 Km
6. Teluk Kuantan – Koto Baru : 52 Km
7. Teluk Kuantan – Koto Sentajo : 8 Km
8. Teluk Kuantan – Benai : 10 Km
9. Teluk Kuantan – Baserah : 36 Km
10. Teluk Kuantan – Koto Rajo : 45 Km
11. Teluk Kuantan – Pangean : 30 Km
12. Teluk Kuantan – Perhentian Luas : 48 Km
13. Teluk Kuantan – Cerenti : 60 Km
14. Teluk Kuantan – Inuman : 47 Km

Berdasarkan posisi geografisnya, Kabupaten Kuantan Singingi memiliki batas-batas : Utara – Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan, Selatan – Provinsi Jambi, Barat – Provinsi Sumatera Barat, Timur – Kabupaten Indragiri Hulu. Kabupaten Kuantan Singingi pada umumnya beriklim tropis dengan curah hujan pada 2018 berkisar antara 139,80 – 463,90 mm per tahun.

B. Penduduk

Penduduk Kabupaten Kuantan Singingi berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kab. Kuantan Singingi pada tahun 2019 tercatat sebanyak 327.316 jiwa yang terdiri 167.794 jiwa laki-laki dan 159.522 jiwa perempuan. Menurut data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Kuantan Singingi, Kecamatan yang paling banyak penduduknya adalah kecamatan Kuantan Tengah yaitu 50.304 jiwa dan kecamatan yang paling sedikit penduduknya adalah kecamatan Hulu Kuantan yaitu 9.068 jiwa.

Dilihat komposisinya, penduduk laki-laki lebih banyak dari penduduk perempuan. Penduduk laki-laki berjumlah 167.794 jiwa dan perempuan berjumlah 159.522 jiwa. Rasio jenis kelamin 105,19. Berdasarkan data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kabupaten Kuantan Singingi, Rasio jenis kelamin yang paling tinggi terdapat di Kecamatan Pucuk Rantau sebesar 108,20 dan rasio jenis kelamin yang paling rendah terdapat di Kecamatan Benai sebesar 100,95.

C. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan

Adapun tugas dan fungsi dari Dinas Perhubungan di Provinsi Riau adalah sebagai berikut:

Tugas: Melaksanakan penyelenggaraan urusan otonomi daerah sesuai dengan kewenangan provinsi di bidang Perhubungan serta tugas manajerial dan teknis lingkup Dinas Perhubungan.

Fungsi:

1. Pengkoordinasian perumusan kebijakan manajerial dan teknis pada Dinas Perhubungan.
2. Pengkoordinasian pelaksanaan tugas dan fungsi manajerial dan teknis pada Dinas Perhubungan.
3. Pengkoordinasian pelaksanaan monitoring, evaluasi dan pelaporan tugas manajerial dan teknis pada Dinas Perhubungan.
4. Pelaksanaan tugas lain sesuai tugas dan fungsinya.

Melihat tugas yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan, maka Dinas Perhubungan memiliki anggota yang dapat melaksanakan tugasnya dengan baik sesuai dengan aturan yang ditetapkan. Berikut disajikan struktur dalam Dinas Perhubungan beserta tugasnya berdasarkan Pergub Riau 69 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Provinsi Riau.

1. Kepala Dinas
 - a. Kepala Dinas Perhubungan mempunyai tugas membantu Gubernur melaksanakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah dan tugas pembantuan yang ditugaskan kepala daerah Bidang Perhubungan.

- b. Kepala Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, pelaksanaan evaluasi, dan pelaporan, pelaksanaan administrasi dan pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Gubernur terkait dengan tugas dan fungsi pada Dinas Perhubungan.
2. Sekretaris
 - a. Sekretaris mempunyai tugas melakukan koordinasi, fasilitasi, dan evaluasi pada Subbagian Perencanaan Program, Subbagian Keuangan, Perlengkapan, dan Pengelolaan Barang Milik Daerah, dan Subbagian Kepegawaian dan Umum.
 - b. Penyusunan program kerja dan rencana operasional Sekretariat.
 - c. Penyelenggaraan koordinasi, fasilitasi, dan pemeriksaan hasil pelaksanaan tugas di lingkungan sekretariat.
 - d. Penyelenggaraan pemantauan, evaluasi, dan pelaporan pelaksanaan tugas sesuai dengan tugas yang telah dilaksanakan kepada Kepala Dinas Perhubungan.
 - e. Pelaksanaan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai tugas dan fungsinya.
 3. Kepala Subbagian Perencanaan Program
 - a. Merencanakan program/kegiatan dan penganggaran pada Subbagian Perencanaan Program.
 - b. Membagi tugas, memberi petunjuk, dan memeriksa hasil pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan Subbagian Perencanaan Program.

- c. Menyiapkan bahan dan menghimpun usulan rencana program/kegiatan dari masing-masing bidang di lingkungan Dinas Perhubungan.
 - d. Melaksanakan penyusunan Rencana Strategis, Rencana Kerja Pemerintah Daerah, Perjanjian Kinerja, Laporan Kinerja Instansi Pemerintah unit kerja.
 - e. Melakukan koordinasi penyusunan Standar Operasional Prosedur.
 - f. Mempersiapkan bahan-bahan untuk pra-rapat koordinasi dan rapat koordinasi musyawarah perencanaan pembangunan daerah serta rapat koordinasi teknis.
 - g. Melakukan pemantauan, evaluasi, dan membuat laporan pelaksanaan tugas dan kegiatan pada Subbagian Perencanaan Program.
 - h. Melakukan tugas kedinasan lain yang diberikan atasan sesuai tugas dan fungsinya.
4. Kepala Seksi Keselamatan dan Teknik Sarana
- a. Merencanakan program/kegiatan dan penganggaran pada Seksi Keselamatan dan Teknik Sarana.
 - b. Membagi tugas, membimbing, memeriksa, dan menilai hasil pelaksanaan tugas bawahan di lingkungan Seksi Keselamatan dan Teknik Sarana.
 - c. Melaksanakan bantuan dan bimbingan teknis keselamatan dan sarana angkutan jalan kepada penyedia jasa transportasi.
 - d. Melaksanakan penyelenggaraan kegiatan sosialisasi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan operator, pengguna jasa, dan masyarakat di Provinsi Riau.

- e. Melaksanakan penyiapan beban penerbitan tanda daftar perusahaan bengkel karoseri dan surat keterangan penentuan jenis/sifat kendaraan di Provinsi Riau.
- f. Melaksanakan penyelenggaraan audit dan inspeksi keselamatan sarana angkutan jalan.
- g. Melaksanakan kampanye keselamatan dan pemilihan pelajar pelopor tingkat Provinsi Riau untuk disertakan tingkat Nasional.
- h. Memberikan penilaian fisik kendaraan dinas untuk penghapusan kendaraan.
- i. Melaksanakan fasilitasi bimbingan teknis/*workshop* keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan kepada pengguna dan penyedia jasa, serta masyarakat pengguna jasa transportasi.
- j. Melaksanakan penyusunan, pengelolaan, dan pemutakhiran data sistem informasi geografis keselamatan dan teknik sarana.
- k. Melakukan pemantauan, evaluasi, dan membuat laporan pelaksanaan tugas dan kegiatan pada Seksi Keselamatan dan Teknik Sarana.
- l. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan atasan sesuai tugas dan fungsinya.

D. Tugas dan Fungsi UPPKB Muara Lembu

Adapun tugas UPPKB Muara Lembu mengacu pada Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.736 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Berikut akan dipaparkan tugas dan fungsi UPPKB:

1. Tugas.

a. Pengawasan, penindakan, dan pencatatan:

- Tata cara pemuatan barang.
- Dimensi kendaraan angkutan barang.
- Peningkatan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang.
- Persyaratan teknis dan laik jalan.
- Dokumen angkutan barang.
- Kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa.
- Jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
- Jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

b. Perawatan dan pemeliharaan peralatan dan fasilitas UPPKB.

c. Pelaksanaan koordinasi dalam menjamin ketertiban, keamanan, dan kelancaran arus lalu lintas kendaraan angkutan barang di UPPKB serta keselamatan pengguna jalan.

d. Pencatatan penerimaan, penyimpanan, inventarisasi, dan pengeluaran barang.

e. Pengaturan lalu lintas di area UPPKB.

f. Pengelolaan administrasi perkantoran, evaluasi, dan pelaporan.

2. Fungsi

Fungsi UPPKB berupa pengawasan, penindakan, dan pencatatan.

E. Struktur Organisasi UPPKB

Adapun struktur organisasi UPPKB Muara Lembu mengacu pada Peraturan Dirjen Perhubungan Darat No. SK.736 Tahun 2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Berikut akan dipaparkan struktur organisasi UPPKB:

1. Kepala Unit.
2. Petugas Administrasi dan Operasional yang terdiri atas:
 - a. Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - b. Petugas Penimbangan Kendaraan Bermotor.
 - c. Penguji Kendaraan Bermotor.
 - d. Petugas pencatatan penerimaan, penyimpanan, inventarisasi, dan pengeluaran barang.
 - e. Petugas administrasi perkantoran.
 - f. Pengaturan lalu lintas.
 - g. Teknisi elektrikal.
 - h. Teknisi Mekanikal.
 - i. Petugas teknologi informasi
 - j. Petugas keamanan
 - k. Petugas kebersihan

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Identitas Informan

Informan dalam penelitian ini adalah dua orang anggota fungsional Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan empat orang pengemudi kendaraan bermotor.

1. Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.

Untuk melengkapi data penelitian, maka penulis mencantumkan identitas responden berdasarkan jenis kelamin dari responden dalam penelitian ini.

Tabel V.1. Identitas Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

| No. | Jenis Kelamin | Jumlah | Persentase |
|--------|---------------|--------|------------|
| 1 | Laki-laki | 7 | 100% |
| 2 | Perempuan | 0 | 0% |
| Jumlah | | 7 | 100% |

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan 2021)

2. Identitas Responden Berdasarkan Umur

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden, maka penulis mendapat data usia responden yang tertuang dalam tabel di bawah ini.

Tabel V.2. Identitas Responden Berdasarkan Umur

| No. | Umur | Jumlah | Persentase |
|--------|-------|--------|------------|
| 1 | 15-30 | 3 | 75% |
| 2 | 31-45 | 2 | 28,57% |
| 3 | 46-60 | 2 | 28,57% |
| Jumlah | | 7 | 100% |

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan 2021)

3. Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan

Berdasarkan hasil wawancara dengan responden, maka penulis mendapat data pendidikan terakhir responden yang tertuang dalam tabel di bawah ini.

Tabel 5.3. Identitas Responden Berdasarkan Pendidikan

| No. | Umur | Jumlah | Persentase |
|--------|---------|--------|------------|
| 1 | SMP | 2 | 28,57% |
| 2 | SMA/SMK | 2 | 28,57% |
| 3 | D1-D3 | 1 | 14,28% |
| 4 | S1 | 2 | 28,57% |
| Jumlah | | 7 | 100% |

(Sumber: Hasil Penelitian Lapangan 2021)

B. Peran Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor dalam Pengawasan Angkutan Barang di Kabupaten Kuantan Singingi

Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor di bawah Kementrian Perhubungan memiliki peran yang sangat strategis dalam menjaga dan mengawasi sistem transportasi yang ada di jalan. Unit pelaksana ini tentu saja hadir sebagai solusi terhadap adanya kendaraan bermotor ataupun kendaraan angkutan barang yang memiliki beban yang melebihi kapasitas serta melewati jalan yang tidak seharusnya dilewati oleh kendaraan yang memiliki angkutan. Resiko seperti kerusakan pada kendaraan dan jalan yang dilewati hingga dapat memakan korban jiwa menjadi pertimbangan serius.

Dalam mengawasi kendaraan tersebut, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor berusaha mewujudkan kenyamanan dalam berlalu lintas dengan berbagai jenis alat transportasi yang ada. Dalam hal ini tentu saja ditemukan berbagai hambatan-hambatan yang terjadi dalam pengawasan limbah.

Selain itu, peran Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor juga meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam sistem transportasi di jalan agar masyarakat pengguna jalan dapat menikmati manfaat yang optimal.

Fungsi-fungsi utama dari Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor seperti fungsi pemantauan (melihat dan memantau tren kelebihan muatan), fungsi pengawasan (mengawasi tonase dan jenis barang yang diangkut), serta fungsi penindakan (melakukan perawatan kondisi jalan serta memberikan tindakan sesuai aturan yang berlaku terhadap sopir yang melanggar). Fungsi-fungsi ini hendaknya terus dilakukan demi terwujudnya kenyamanan dalam berlalu lintas.

Berikut adalah hasil wawancara dengan informan dari UPPKB atau Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor. Informan yang di wawancara adalah Koordinator Satuan Pelayanan (Korsatpel) UPPKB Muara Lembu BPTD IV yaitu Bapak Bambang Armanto, S.H. Hasil wawancara akan disajikan menurut pertanyaan-pertanyaan yang digunakan dalam proses wawancara. Selain itu didukung juga dengan hasil wawancara dari dua orang anggota fungsional, yaitu Rendi Permana, S. Sos. dan juga Angki Febriansyah, Amd, PKB. Hasil wawancara akan disajikan menurut pertanyaan-pertanyaan yang digunakan dalam proses wawancara.

1. Menetapkan Standar

Menetapkan standar (*Standards*) menurut Robbins dan Coulter dalam Satriadi (2016: 290) yakni penetapan patokan (*target*) atau hasil yang diinginkan, untuk dapat dilakukan sebagai perbandingan hasil ketika berlangsungnya kegiatan

organisasi. Standar juga merupakan batasan apa yang harus dilakukan dalam melaksanakan suatu kegiatan untuk mencapai tujuan dan target organisasi. Menetapkan standar dalam penelitian ini adalah adanya standar pelaksanaan pengawasan dan adanya sanksi yang diberikan kepada pelanggar.

Untuk meningkatkan kualitas dan pelayanan pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor, maka tim dari UPPKB tentunya telah memiliki standar pelaksanaan yang resmi dan berlaku pada seluruh UPPKB di Indonesia. Pelaksanaan standar ini menjadi poin penting dalam menjalankan tugas. Untuk menjaga standar tersebut, perlu kiranya mengadakan evaluasi berkala yang dilakukan.

a. Adanya standar pelaksanaan pengawasan

Adanya standar pelaksanaan dan pengawasan merupakan tugas dan fungsi yang dilaksanakan dalam melakukan pengawasan dengan mengacu pada ketentuan yang ada. UPPKB Muara Lembu dalam menjalankan aktivitas pengawasan telah menetapkan standar pelaksanaan, sehingga semua aktivitas pengawasan menjadi lebih terukur dan terarah.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Untuk standar penimbangan kita sudah jelas melalui Surveyor Indonesia. Nah kita melalui alur-alur itu. Artinya untuk alat timbangan kami ini itu ditera bukan asal-asal. Tera kita sudah ada sama Disperindak. Tera itu adalah alat untuk mencocokkan. Cocok nggak hasil timbangan itu”.

Menurut pendapat Bapak Bambang Armanto di atas, untuk standar sudah sangat jelas dan memiliki sumber yang valid. Artinya semua standar yang ada di

UPPKB Muara Lembu sudah sesuai dengan standar nasional melalui PT. Surveyor Indonesia yang digunakan oleh setiap UPPKB di Indonesia.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Tentu kami punya standar disini. Kalau tidak, bisa kacau nanti. Standar kami disini melalui Surveyor Indonesia. Jadi jelas semuanya”.

Dari keterangan di atas, jelas sekali bahwa UPPKB Muara Lembu telah memiliki standar yang valid. Jawaban ini kembali menegaskan jawaban Bapak Bambang Armanto sebelumnya tentang standar pelaksanaan yang ada di UPPKB Muara Lembu.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Ada, ada. Kami ada standar pelaksanaan di sini. Standar ini yang kami gunakan selama bekerja”.

Bapak Angki Febriansyah juga memberikan jawaban yang hampir sama. Di mana dalam pelaksanaannya, UPPKB Muara Lembu telah memiliki standar pelaksanaannya. Melalui standar yang ada ini diharapkan setiap masalah yang terjadi di lapangan dapat diminimalisir dengan baik. Serta diharapkan juga UPPKB Muara Lembu dapat bekerja secara profesional dan Amanah.

Observasi yang peneliti lakukan terlihat dalam melakukan pengawasan khususnya pada timbangan telah melibatkan pihak luar sebagai mitra dalam menetapkan standar timbangan, sehingga timbangan yang digunakan merupakan timbangan yang berstandar SNI. Penggunaan timbangan yang standar digunakan oleh seluruh UPPKB yang ada di Indonesia memudahkan UPPKB dalam

melakukan pengawasan timbangan atas kendaraan yang masuk, sehingga tidak terjadi kesalahan dalam melakukan timbangan. Pengawasan yang dilakukan secara langsung mengecek pada muatan barang yang terdapat pada kendaraan dan disesuaikan dengan KIR yang dimiliki.

Dalam menjalankan standar pelaksanaan yang ada, UPPKB Muara Lembu bekerja dengan baik. Termasuk pemberian sanksi kepada pengendara yang tidak menaati peraturan yang ada. Pemberian sanksi juga dilakukan sesuai standar yang berlaku demi menjaga profesionalitas tim dari UPPKB Muara Lembu.

b. Adanya sanksi

Adanya sanksi merupakan pemberian sanksi terhadap pengguna kendaraan yang membawa barang atau muatan barang melebihi ketentuan atau jenis kendaraan sebagaimana terdapat pada kartu KIR. Pemberian sanksi atas pelanggaran melebihi tonase kendaraan dalam bentuk teguran dan tilang.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Jelas sanksi tentu. Namun arahan dari Bapak Dirjen kita, kalau membawa dengan kelebihan diatas 5% saja itu sudah ditilang. Apalagi 30%. Rata-rata hampir lebih. bisa saya pastikan untuk truk-truk tonase besar ini rata-rata sudah 50%. Itu jelas tindakan hukumnya adalah sanksi tilang atau menurunkan kelebihan muatannya”.

Keterangan Bapak Bambang Armanto diatas menjelaskan tentang sanksi yang diberikan kepada pengendara kendaraan berat terkait muatan yang mereka bawa. Namun tidak setiap berat muatan akan diberikan sanksi yang sama. Menurut beliau, jika kelebihan muatan masih di bawah 5%, maka belum ada penilangan. Penilangan akan dilakukan jika beban muatan yang berlebih adalah

5% ke atas. Menurut Bapak Bambang Armanto, hal yang sering terjadi di lapangan adalah berat kelebihan muatan yang dibawa bisa sampai 50%. Wajar saja sanksi penilangan dilakukan demi menertibkan kendaraan yang melanggar aturan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Pasti sanksi itu ada. Banyak kendaraan berat disini melanggar aturan. Kelebihan beban bisa sampai 50% lebih”.

Menurut Bapak Rendi Permana, sanksi karena melanggar aturan pasti ada. Bahkan kelebihan muatan bisa sampai 50% lebih. Padahal batas toleransi kelebihan muatan hanya 5%. Apabila lebih dari 5%, maka akan dikenakan tilang.

Menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Darat, tentang *Road Map* Revitalisasi Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Tahun 2017-2024, untuk jenis pelanggaran berupa administrasi, maka penindakannya adalah Tilang/BAP dan penyitaan tanda bukti lulus uji. Adapun pelanggaran seperti kelebihan muatan 5%, tata cara muat, dimensi kendaraan, dan persyaratan teknis dan layak jalan, maka penindakan dapat berupa tilang/BAP, penyitaan bukti lulus uji, dan pelarangan/penundaan operasi kendaraan

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Untuk sanksi tentu ada, mbak. Tapi kami memberikan sanksi sesuai dengan aturannya”.

Pendapat Bapak Angki Febriansyah di atas juga sesuai dengan pendapat informan lainnya. Setiap pelanggaran yang terjadi di lapangan akan ditindak sesuai peraturan yang berlaku. Sanksi dapat berupa penilangan hingga pencabutan

izin operasional. Bagi pengendara yang kelebihan muatan juga dapat menurunkan sebagian muatannya agar dapat tetap beroperasi.

Berdasarkan pendapat tiga informan di atas, UPKKB Muara Lembu telah memiliki standar yang jelas melalui PT. Surveyor Indonesia yang senantiasa mengawasi dan melakukan survey ke lokasi-lokasi yang menjadi mitranya. Standar pelaksanaan inilah yang terus diterapkan dan dilaksanakan. Standar ini bukan hanya menyangkut pada pelaksanaan, namun juga pada sanksi-sanksi yang diberikan kepada pengemudi yang terbukti melanggar aturan. Sanksi seperti tilang/BAP hingga penundaan operasi kendaraan kerap dilakukan demi ketertiban berlalu lintas.

Observasi yang telah peneliti lakukan terlihat bahwa pemberian sanksi terhadap kendaraan bermuatan melebihi tonase beban setidaknya ada dua cara yakni menurun beban bila melebihi 5% dan dikenakan tilang. Sementara yang kurang dari 5% dikenakan tilang saja.

Berdasarkan hasil penelitian ini jelaslah bahwa dalam melakukan pengawasan telah ada standar yang digunakan, sehingga memudahkan petugas dalam melakukan pengawasan terhadap muatan barang yang terdapat pada kendaraan dan kendaraan yang bermuatan lebih dikenakan sanksi berupa tilang.

2. Pengukuran Kerja

Pengukuran (*Measurement*) menurut Robbins dan Coulter dalam Satriadi (2016: 290) yakni proses yang berulang-ulang dilakukan dan terus menerus dan benar, baik intensitasnya dalam bentuk pengukuran harian, mingguan, atau bulanan sehingga tampak yang diukur antara mutu dan jumlah hasil. Pengukuran

dalam penelitian ini adalah melakukan pengawasan lapangan secara terus menerus dan membuat laporan atas aktivitas pengawasan yang dilakukan.

Pengukuran kerja memberikan gambaran tentang bagaimana cara tim UPPKB mempertahankan standar yang ada pada setiap pelaksanaan di lapangan. Di sini akan dibahas apakah petugas Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor selalu atau rutin melakukan pengawasan terhadap kendaraan yang melintas. Perlu adanya kesadaran dan juga kerjasama yang solid pada setiap anggota UPKKB Muara Lembu demi terciptanya lingkungan kerja yang baik dan kondusif.

a. Melakukan Pengawasan Lapangan

Melakukan pengawasan lapangan merupakan aktivitas pengawasan yang telah ditetapkan dan memiliki tolak ukur yang jelas, sehingga pengawasan yang dilakukan dapat memberikan gambaran keadaan di lapangan mengenai tonase kendaraan. Melakukan pengawasan lapangan merupakan bentuk pengawasan langsung yang dilakukan untuk melihat secara nyata jenis kendaraan, muatan pada kendaraan, dan lainnya yang menjadi pendukung dalam pengawasan lapangan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Tentu saja. Kami terus mendorong anggota kami untuk melakukan pengawasan di lapangan”.

Penuturan dari Bapak Bambang Armanto di atas menjelaskan tentang proses pelaksanaan dan pengawasan di lapangan. Seluruh petugas dinilai telah melaksanakan tugas pengawasan dengan baik dan sesuai dengan standar prosedur yang ada. Pengawasan yang baik di sini adalah bagaimana petugas mampu

memantau kendaraan yang melebihi muatan dan memberikan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Untuk pengawasan memang sejauh ini saya rasa sudah baik. Kami sudah memiliki jadwal sendiri. Jadi bisa dilihat nanti siapa yang bekerja sesuai jadwal dan yang tidak”.

Menurut Bapak Rendi Permana, pelaksanaan pengawasan sudah berjalan dengan baik. Mereka telah membuat jadwal sendiri dan tentu saja ada data kehadirannya. Aktivitas rutin inilah yang membuat banyaknya pengemudi kendaraan bermotor memilih untuk berhenti dan tidak masuk ke jembatan timbang agar dapat menghindari penilangan. Sehingga mereka memilih untuk menunggu sampai waktu istirahat atau waktu ketika jembatan timbang tidak beroperasi.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Sudah rutin menurut saya. sebab pengawasan ini kan penting, mbak. Kalau sampai ada yang melanggar tapi lolos, bahaya nanti”.

Pendapat Bapak Angki Febriansyah di atas juga bermakna sama dengan informan lainnya. Bagi beliau, pengawasan yang dilakukan harus rutin untuk menjaga pengendara tersebut membawa muatan yang lebih. Hal ini bisa berbahaya bukan hanya karena dapat merusak jalan, namun bisa menimbulkan kecelakaan bagi pengemudinya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan bermotor telah dilakukan dengan

baik. Meski memang evaluasi masih terus dilakukan agar setiap proses yang terjadi di lapangan senantiasa berdasarkan standar yang sudah ada. Tanggungjawab yang besar yang mereka dapatkan menjadi motivasi tersendiri agar dapat bekerja secara maksimal.

b. Adanya laporan

Adanya laporan salah satu bentuk pengawasan yang secara tidak langsung diterima dari berbagai elemen baik masyarakat, pemerintah, dan petugas penyidik lapangan. Pengawasan atas adanya laporan menjadi salah satu bentuk pengawasan yang tidak langsung diterima dari berbagai informasi lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Kami senantiasa menerima laporan-laporan dari berbagai kalangan termasuk masyarakat atas beban kendaraan yang melintasi jalan raya”.

Pengawasan atas adanya laporan dari masyarakat merupakan pengawasan tidak langsung yang dilakukan, sehingga pengawasan dalam bentuk ini lebih efektif dikarenakan temuan lapangan yang memungkinkan benar sesuai laporan yang ada.

Observasi lapangan yang telah peneliti lakukan terlihat bahwa UPPKB Muara Lembu telah melakukan pengawasan rutin di lapangan dan menerima dengan terbuka atas laporan dari berbagai kalangan tidak terkecuali dari masyarakat, sehingga semua opsi pengawasan dilakukan untuk mendapatkan hasil yang maksimal dalam mengawasi beban kendaraan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan bermotor telah dilakukan dengan

baik. Meski memang evaluasi masih terus dilakukan agar setiap proses yang terjadi di lapangan senantiasa berdasarkan standar yang sudah ada. Tanggungjawab yang besar yang mereka dapatkan menjadi motivasi tersendiri agar dapat bekerja secara maksimal.

3. Membandingkan

Membandingkan (*Compare*) menurut Robbins dan Coulter dalam Satriadi (2016: 290) adalah membandingkan hasil yang dicapai dengan target atau standar yang telah ditetapkan, mungkin kinerja lebih tinggi atau lebih rendah atau sama dengan standar. Membandingkan dalam penelitian ini yakni adanya proses membandingkan standar yang telah ditetapkan dengan pelaksanaan dan adanya koreksi atas pelaksanaan.

Penilaian kinerja ini menyangkut bagaimana penilaian setiap petugas yang ada di UPKKB Muara Lembu melaksanakan tugasnya serta hal yang diharapkan agar proses pekerjaan berjalan efektif. Selain itu juga akan dilihat bagaimana tindakan dari pihak terkait terhadap petugas yang melanggar SOP atau standar pelaksanaan, serta bagaimana evaluasi yang perlu dilakukan agar pelayanan tetap prima.

a. Adanya proses membandingkan standar dengan pelaksanaan

Adanya proses membandingkan standar dengan pelaksanaan merupakan bentuk evaluasi atas pengawasan yang telah dilaksanakan, sehingga dengan langkah ini dapat ditemukan kekurangan atas bentuk pengawasan yang dilaksanakan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Jelas itu pelanggaran. SOP kita tahu itu adalah alur yang wajib kita lakukan. Kalau tidak menjalankan SOP tentu ada sanksi dari kita. Sanksi secara lisan. Tapi kalau berulang-ulang, secara tertulis lagi. Ada SP”.

Pernyataan bapak Bambang Armanto di atas menggambarkan bahwa tetap ada sanksi diberikan kepada anggota yang tidak melaksanakan tugasnya dengan baik. Pelanggaran yang dibuat tetap didasari oleh temuan di lapangan dan dibandingkan dengan SOP yang ada. Sanksi berupa teguran secara lisan menjadi sanksi pertama yang diberikan kepada petugas yang melanggar tugasnya. Sanksi berikutnya bisa berupa teguran tulisan seperti Surat Peringatan (SP).

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Pasti itu pelanggaran dan ada sanksi nantinya diberikan kepada pelakunya”.

Menurut pendapat Bapak Rendi Permana, pelaksanaan tugas di luar prosedur yang ada merupakan sebuah pelanggaran. Pemberian sanksi terhadap petugas yang melanggar juga harus berdasarkan aturan yang ada. Artinya tidak ada pengambilan keputusan berupa sanksi kepada individu. Namun murni berdasarkan keputusan bersama dan telah diatur dalam undang-undang.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Ada, tentu ada sanksi. Itu sudah ditetapkan. Cuma memang ada alurnya. Tidak langsung dikasih SP. Ada teguran-tegurannya dulu”.

Menurut pendapat Bapak Angki Febriansyah, sanksi yang diberikan ada sesuai dengan pelanggaran yang dibuat. Namun pemberian sanksi memiliki alur tersendiri. Pendapat ini serupa dengan pendapat Bapak Bambang Atmanto di atas. Sanksi berupa teguran akan diberikan terlebih dahulu. Jika masih melanggar, maka akan diberikan Surat Peringatan (SP).

Observasi yang peneliti lakukan terlihat bahwa dalam standar pengawasan yang ditetapkan UPPKB Muara Lembu berupa pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung. Di mana pengawasan langsung melakukan pengecekan terhadap kendaraan yang ditimbang dan pengawasan tidak langsung dilakukan atas adanya laporan dari masyarakat atas kendaraan yang bermuatan lebih.

Dengan demikian dari hasil ini dapat dikatakan bahwa telah ada pengawasan yang dilakukan dengan melalui proses perbandingan dengan pelaksanaan, sehingga hasil pengawasan menjadi lebih efektif dan baik serta tentunya berdampak pada efektivitas pengawasan yang dilakukan.

b. Adanya Koreksi

Adanya koreksi merupakan bentuk evaluasi atas berbagai langkah pengawasan yang dilakukan agar hasil pengawasan semakin lebih efektif dan berdampak pada ketaatan pengemudi dalam membawa muatan barang atau tonase yang sesuai dengan jenis kendaraan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Pastinya kami harus mempunyai SDM yang lengkap. Sekarang SDM kami terbatas. Karena terbatasnya SDM, tentu tenaga terbatas. Makanya

kami bagi-bagi lah. Harusnya berjalan 24 jam. Tapi kalau 24 jam tentu personil harus lengkap. Tapi kita nggak cukup personilnya. Akhirnya kami mengatur jadwalnya”

Menurut Penuturan dari Bapak Bambang Armanto, ketersediaan SDM menjadi kendala utama dalam pelaksanaan tugas di UPKKB Muara Lembu. Keterbatasan SDM membuat UPKKB Muara Lembu membuat sistem kerja *shift* agar operasional dapat berjalan dengan baik. Pembagian tugas juga dilakukan agar setiap sektor pada UPKKB Muara lembu dapat terisi dengan baik.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Sejauh ini Insya Allah kami telah melakukan yang terbaik. Cuma memang pasti perlu banyak perbaikan. Terutama petugas kami yang sangat terbatas”.

Dari pernyataan Bapak Rendi Permana di atas, dapat disimpulkan bahwa para petugas UPKKB Muara Lembu telah melakukan yang terbaik. Kinerja yang baik ini tentu saja sangat mempengaruhi profesionalitas dari UPKKB Muara Lembu. Meskipun mereka akui bahwa perbaikan pasti terus dilakukan apalagi hal ini disebabkan oleh kurangnya petugas di UPKKB Muara Lembu.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Kami berharap kinerja kami sudah baik. Tapi kami mengakui masih banyak kekurangan kami. Biar efektif tentu kami terus melakukan evaluasi”.

Bapak Angki Febriansyah seperti yang telah ditulis diatas berpendapat bahwa sejauh ini ia berharap seluruh petugas telah bekerja dengan baik. Proses pelayanan pada UPKKB Muara Lembu dapat dikategorikan berlangsung dengan

baik sesuai dengan standar yang ada. Namun tetap kekurangan di lapangan pasti masih banyak dan perlu adanya peningkatan lebih lanjut. Temuan-temuan inilah yang nantinya akan dievaluasi ulang agar kedepannya jauh lebih baik.

Tentu saja kekurangan yang ada di lapangan perlu dilakukan evaluasi. Termasuk apabila terjadi pelanggaran terhadap seluruh anggota UPKKB Muara Lembu. Oleh karena itu perlu adanya informasi mengenai tindak lanjut apabila terjadi kesalahan pada petugas UPPKB Muara Lembu.

Berdasarkan hasil wawancara di atas, dapat disimpulkan bahwa pemberian sanksi memang ada. Sanksi diberikan sesuai pelanggaran dan telah diatur dalam peraturan yang berlaku. Pemberian sanksi di awal adalah teguran lisan. Jika masih melanggar aturan yang ada, maka sanksi dalam bentuk tulisan atau Surat Peringatan (SP) akan diberikan.

4. Melakukan Tindakan

Melakukan tindakan (*Action*) menurut Robbins dan Coulter dalam Satriadi (2016: 290) adalah keputusan mengambil tindakan koreksi-koreksi atau perbaikan. Bilamana telah terjadi penyimpangan (*deviasi*) antara standar dengan realisasi perlu melakukan tindakan *follow-up* berupa mengoreksi penyimpangan yang terjadi. Melakukan tindakan dalam penelitian ini adalah tindakan melakukan evaluasi atas pengawasan yang telah dilaksanakan dan melakukan perbaikan.

Dalam aktivitas dan operasionalnya UPPKB, pasti ditemukan kendala atau masalah di lapangan. Masalah yang hadir terkadang bukan dari kehendak para petugas UPPKB Muara Lembu. Berbagai masalah yang hadir senantiasa menjadi bahan koreksi untuk terus dilakukan perbaikan demi meningkatkan kualitas dan

pelayanan yang diberikan UPPKB Muara Lembu. Berikut akan dijabarkan hasil wawancara terkait koreksi yang ada di lapangan serta bagaimana perbaikan seharusnya dilakukan oleh tim UPPKB Muara Lembu.

a. Adanya evaluasi

Adanya evaluasi merupakan langkah akhir yang dilakukan untuk melihat bentuk dan jenis pengawasan yang telah dilaksanakan apakah sudah efektif atau belum dan telah sesuai dengan ketentuan yang ada serta berdampak atau tidak pada kinerja pegawai.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Kami akui belum maksimal, salah satunya SDM, fasilitas-fasilitas lain belum lengkap. misalnya ada penurunan barang. Harusnya ada alat khusus, tapi kita tidak ada. Kalau kelebihan muatan tadi, tetap kita tilang”.

Bapak Bambang Armanto selaku Korsapel dari UPPKB menyadari bahwa kekurangan yang perlu menjadi fokus utama adalah SDM. Jumlah SDM yang belum memenuhi standar membuat beliau perlu menyusun strategi dengan baik agar operasional UPPKB dapat berjalan dengan baik. Ditambah juga kurangnya peralatan yang memadai seperti kendaraan berat yang mengangkat muatan yang berlebih dan peralatan terstandar lainnya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Kalau koreksi memang pasti banyak. Terutama petugas kami kurang sekali disini. Jadi kerjanya lebih ekstra”.

Pendapat Bapak Rendi Permana sejalan dengan pendapat Bapak Bambang Armando sebelumnya. Kekurangan SDM menjadi salah satu penyebab kurangnya pelayanan di sana. Memang pada dasarnya UPPKB Muara Lembu telah melakukan tugasnya dengan maksimal. Namun perbaikan-perbaikan dilakukan pastinya demi untuk menciptakan iklim kerja yang lebih baik lagi.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Banyak kendala di lapangan yang ada misalnya SDM dan alat pendukung, mbak. Jadi memang kami disini butuh banyak petugas biar lebih lancar kerjanya”.

Bapak Angki Febriansyah selaku petugas fungsional UPKKB Muara Lembu mengatakan bahwa sumber daya manusia juga menjadi kendala di sana. Perbaikan berupa penambahan personil hendaknya perlu dilakukan. Meskipun pekerjaan telah dilakukan dengan sistem *shift*, namun belum dapat menutupi kekurangan yang ada. Padahal jumlah kendaraan yang melewati jembatan timbang cukup banyak setiap harinya. Hal ini juga yang membuat jembatan timbang tidak dapat bekerja 24 jam.

Tentunya kendala yang ada ini perlu secepatnya diselesaikan. Sehingga sistem yang telah dibangun dapat berjalan seutuhnya. Dalam hal ini kami kembali meminta kepada informan untuk menyampaikan apa saja perbaikan yang perlu dilakukan di UPKKB Muara Lembu.

b. Adanya perbaikan

Adanya perbaikan merupakan hasil dari evaluasi yang telah dilakukan, sehingga ditemukan kelebihan dan kekurangan untuk ditetapkan jenis perbaikan pengawasan pada masa mendatang.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Bambang Armanto mengatakan bahwa:

“Kalau apa saja yang harus diperbaiki ya itu tadi. Tentu fasilitas, SDM, terus sinergitas antara stakeholder terkait, pelayanan kami. Masih kami akui kekurangan-kekurangan kami”.

Kembali Bapak Bambang Armanto menyampaikan bahwa SDM menjadi kunci utama untuk dilakukan perbaikan. Bukan hanya penambahan petugas. Namun juga bagaimana petugas yang ada saat ini menjadi jauh lebih berkembang kedepannya. Selain itu, beliau juga menyarankan untuk melakukan perbaikan pula pada fasilitas yang ada. Fasilitas yang ada saat ini dinilai masih kurang dan belum memadai. Ditambah dengan adanya sinergi tas antar setiap *stakeholder* yang ada. Bukan hanya antara para petugas, tetapi juga antara UPPKB Muara Lembu dengan lembaga eksternal.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Rendi Permana mengatakan bahwa:

“Kalau perbaikan pastinya dari petugasnya. Perlu ada tambahan personil disini. Karena jumlah kita ini masih di bawah standar”.

Dari hasil wawancara di atas, Bapak Rendi Permana menyarankan untuk perbaikan yang paling utama adalah tenaga kerjanya. Tenaga kerja perlu untuk ditingkatkan. Sehingga sistem kerja dapat berjalan lebih efektif dan efisien.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Angki Febriansyah mengatakan bahwa:

“Seperti yang tadi saya sampaikan bahwa SDM kita disini masih minim. Sehingga perlu bagi kami disini untuk menemukan petugas-petugas tambahan. Terus fasilitas juga mbak kiranya perlu juga diperbaiki. Perlu diperbanyak lagi”.

Penuturan Bapak Angki Febriansyah di atas juga memperkuat pendapat informan yang lainnya. Petugas yang ada saat ini masih sangat terbatas dan perlu adanya penambahan sesuai standar yang telah ditetapkan. Perbaikan yang lainnya seperti fasilitas juga dianggap perlu. Bukan hanya ditambah jumlahnya, namun ditambah pula fungsinya, seperti kamar mandi, dan tempat ibadah.

Berdasarkan hasil wawancara di atas, dapat disimpulkan bahwa kendala yang ada yaitu SDM yang masih minim serta fasilitas pendukung. Petugas UPPKB Muara Lembu menyadari kurangnya petugas membuat beberapa sektor menjadi kurang maksimal. Seperti petugas yang menjaga jembatan timbangan atau yang melakukan penilangan. Hal ini dapat menyebabkan pengendara kendaraan berat dapat leluasa masuk di waktu-waktu tertentu. Kurangnya SDM juga membuat UPPKB Muara Lembu tidak dapat beroperasi 24 jam.

Fasilitas juga memerlukan perbaikan. Untuk saat ini, fasilitas yang diberikan dinilai masih kurang. Padahal fasilitas adalah faktor yang sangat penting untuk menunjang operasional di sana. Diharapkan kedepannya SDM dan fasilitas dapat terpenuhi dengan baik.

Pemberlakuan sistem penimbangan pada kendaraan bermotor merupakan satu hal yang menjadi sebuah kewajiban. Meningkatkan faktor keamanan adalah alasan utama pentingnya melakukan penimbangan pada kendaraan bermotor.

Terutama kendaraan berat yang digunakan oleh perusahaan-perusahaan besar. Selain itu, terciptanya arus lalu lintas yang kondusif serta menjaga kualitas jalan yang dilewati juga menjadi alasannya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Simanjuntak mengatakan bahwa:

“Karena timbangannya belum resmi. Itu hanya “ada-ada” orang itu saja. Makanya saya nggak masuk. Peraturan presiden kan belum ada. Kalau ada info resmi, pasti ada pemberitahuan sama kita”

Dari keterangan Bapak Simanjuntak di atas, dapat disimpulkan bahwa alasan beliau tidak mengikuti prosedur penimbangan kendaraan karena masih ragu dengan aturan yang masih berlaku saat ini. Beliau menuturkan aturan yang sekarang masih belum resmi karena belum ada informasi yang valid dari presiden ataupun dari perusahaan tempat beliau bekerja. Sehingga menurut beliau, anggota dari dinas perhubungan yang bekerja di jembatan timbang tersebut terkesan “memanfaatkan” kesalahan pengemudi untuk keuntungan pribadi.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Ardo mengatakan bahwa:

“Muatan berlebih kadang ditilang. Kalau ditilang kami bayar orang pakai uang gaji”.

Sementara menurut Bapak Ardo, beliau sudah memahami kesalahannya dan sudah mengetahui apa sanksi yang akan diberikan padanya, terutama denda. Agar biaya denda dapat lebih murah, beliau biasanya mencari “orang” untuk membantu agar dapat lolos dari jembatan timbang. Pembayaran denda dengan uang gaji tentu saja membuat penghasilannya akan berkurang di hari itu. Namun karena tuntutan perusahaan yang meminta untuk tetap membawa muatan lebih

dan peraturan pemerintah tentang batas maksimal muatan membuat Bapak Ardo tidak punya pilihan lain. Ketakutannya untuk mengikuti prosedur adalah karena beban biaya denda yang harus dibayar dengan uang pribadinya sendiri.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Roni mengatakan bahwa:

“Yang jelas kalau kami masuk, kami ditilang. Karena muatan kami memang udah lebih. Kalau nggak lebih, nggak dapat duit”.

Keterangan Bapak Roni juga hampir sama dengan Bapak Aldo. Bapak Roni sudah mengetahui tentang kelebihan muatan yang dibawanya. Karena jika muatan yang dibawanya dari perusahaan tidak sesuai dengan tuntutan perusahaan, maka penghasilan yang akan didapat oleh Bapak Roni juga akan berkurang. Tentu saja beliau menggunakan uang penghasilannya untuk menyelesaikan masalah denda yang didapatnya jika ia menimbang kendaraan yang dibawanya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Firdaus mengatakan bahwa:

“Mau gimana lagi, kalau masuk kami didenda. Denda tu kami bayar dengan uang kami. Terpaksa kami tunggu sampai tutup”

Dari tanggapan Bapak Firdaus di atas juga seragam dengan informan lainnya. Denda yang cukup besar dan kurangnya perhatian perusahaan membuatnya tidak dapat mengambil tindakan lebih. Meskipun ada toleransi yang diberikan dengan batas kelebihan muatan tertentu, namun tidak selamanya pengemudi membawa muatan yang sesuai dengan aturan. Penilangan adalah hal yang ditakuti oleh pengemudi yang membawa kelebihan muatan. Sehingga agar

dapat lolos dari penilangan, mereka akan menunggu hingga jembatan timbang tidak beroperasi lagi.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Simanjuntak mengatakan bahwa:

“Ngerti kita. lantaran lebih makanya kita “tonggok””.

Dari jawaban Bapak Simanjuntak di atas, dapat diketahui bahwa beliau sudah mengetahui batas maksimal muatan. Sehingga muatan yang berlebih akan diturunkan ataupun akan tetap diteruskan jika terdapat kesempatan untuk lewat. Strategi ini sudah umum dilakukan para pengemudi barang. Bagaimanapun barang yang dibawa harus sampai ke tujuan. Seperti Bapak Simanjuntak yang akan membawa muatannya ke Medan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Ardo mengatakan bahwa:

“Iya tau. Ini muatan 31 (ton) yang diizinkan 28 (ton). Dari pada tidak dapat gaji kan”.

Bapak Ardo memberikan pendapatnya tentang pertanyaan ini. Pada dasarnya beliau mengetahui tentang aturan batas muatan yang diizinkan. Terbukti beliau mengetahui batas maksimal muatan yang boleh dibawa oleh kendaraan Bapak Ardo adalah 28 ton. Namun saat itu beliau membawa muatan dengan berat 31 ton. Sejalan dengan jawaban dari pertanyaan pertama, beliau tidak punya pilihan lain selain membawa muatan yang diminta perusahaan. Karena jumlah pendapatan yang beliau dapat dihitung dari berat muatan yang beliau bawa. Artinya, jika membawa muatan yang ringan atau sesuai aturan dari dinas, maka tentu saja secara langsung akan mengurangi penghasilan beliau saat itu.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Roni mengatakan bahwa:

“Udah tau. JBI nya 20 (ton). Ini saja 30 (ton)”

Penuturan dari Bapak Roni di atas juga menyimpulkan bahwa beliau mengetahui batas muatan kendaraannya. Tetapi kembali pada permintaan perusahaan dan juga resiko pada jumlah pendapatan yang dihasilkan juga menjadi alasan Bapak Roni tetap berani membawa kendaraan dengan muatan yang lebih.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Firdaus mengatakan bahwa:

“Tau pasti, tau. Cuma kami ngantar ini sesuai kata pabriknya. Kalau ditilang ya mau gimana lagi. Kami pasrah aja”.

Jawaban Bapak Firdaus di atas memberikan gambaran bahwa beliau memahami batas maksimal muatan yang diizinkan.

Rata-rata semua pengemudi mengetahui peraturan ini. Namun kembali pada tuntutan kerja dan pendapatan yang akan mereka raih di hari itu membuat mereka terpaksa mengambil resiko. Apabila mereka tertangkap dan membayar denda, maka mereka menggunakan gaji mereka sendiri untuk membayarnya. Agar hal itu tidak terjadi, mereka lebih memilih menunggu sampai jembatan timbang itu tutup atau berhenti beroperasi.

Penentuan batas maksimal muatan tentu saja melalui rangkaian riset atau penelitian dari para ahli yang mempertimbangkan berbagai sisi dan faktor kemungkinan-kemungkinan yang terjadi di jalan raya. Namun kenyataannya, banyak pengemudi-pengemudi kendaraan berat yang membawa muatan melebihi batas maksimal yang diizinkan. Kelebihan muatan yang dibawa oleh pengemudi

tentu saja tidak menutup kemungkinan terjadi hal-hal buruk dan berisiko terhadap perjalanan mereka.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Simanjuntak mengatakan bahwa:

“Semua sudah istilahnya ada perasaan dari kita. sudah dicek juga. kalau kematian juga dirumahpun bisa mati juga. Semua perjalanan sudah dijaga dan disiapkan apa yang kurang. Kita periksa juga kendaraannya seperti apa, kan gitu”.

Pendapat Bapak Simanjuntak di atas dapat disimpulkan bahwa Bapak Simanjuntak sudah merasa siap ketika melakukan tugasnya. Pemeriksaan kendaraan dan barang menjadi sebuah keharusan bagi beliau sebelum bekerja. Kendati demikian, beliau tidak mengabaikan resiko yang terjadi di jalan. Bagi Bapak Simanjuntak, apapun yang beliau alami selama di perjalanan sudah menjadi resiko beliau dan siap untuk menghadapinya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Ardo mengatakan bahwa:

“Itu tergantung supir. Ketelitian. Untuk muatan yang kecil nggak masalah. Kecuali muatan besar”.

Bagi Bapak Ardo, Ketelitian dan pengalaman menjadi kunci lancarnya sebuah pekerjaan. Menurutnya, semua itu tergantung dari siapa supirnya. Apakah sudah berpengalaman atau belum. Jika sudah berpengalaman, otomatis mengetahui segala macam medan di jalan dan kemungkinan-kemungkinan yang bisa terjadi. Beliau juga sadar bahwa membawa muatan yang lebih dari batas normal dapat meningkatkan resiko kecelakaan. Berbeda halnya dengan muatan kecil atau di bawah batas maksimal.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Roni mengatakan bahwa:

“Terpikir pasti ada. Tapi sudah tau (medan lintasan)”

Pendapat Bapak Roni di atas juga hampir serupa dengan pendapat dari Bapak Ardo. Pengalaman yang cukup lama membuat Bapak Roni memahami lintasan yang beliau lewati. Kemampuan mengemudi juga bagi beliau sangat penting. Pemahaman akan medan yang dilewati tentu saja berbanding lurus dengan kemampuan mengemudinya. Sehingga bagi Bapak Roni, kemampuan yang telah beliau miliki menjadi cara untuk mengurangi kecelakaan yang terjadi selama bekerja.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Firdaus mengatakan bahwa:

“Pasti beresiko. Tapi kami nggak punya pilihan. Yang penting sebelum pergi tu mobil dicek. terus juga kami pun harus siap. Kalau nggak siap, nggak mungkin kami “ke jalan” kan?”

Menurut Bapak Firdaus, hal terpenting agar tidak terjadi resiko kecelakaan di jalan adalah dengan memeriksa kendaraan terlebih dahulu. Menurut beliau, resiko pasti ada. Apalagi ketika membawa muatan yang berlebih. Namun dengan kesiapan kendaraan dan pengemudinya memungkinkan penurunan resiko kecelakaan.

Semua pengemudi mengetahui resiko yang terjadi apabila mereka membawa muatan yang berlebih. Tetapi bagi mereka, persiapan kendaraan dan kesiapan pengemudi menjadi kunci utama. Pengalaman mereka dalam mengemudi dan penguasaan medan membuat mereka percaya diri untuk terus menyelesaikan

tugasnya. Ditambah lagi tuntutan dari perusahaan dan sistem penggajian mereka menjadi alasan lainnya mengapa terus bekerja di tengah risiko yang bisa mereka temukan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Simanjuntak mengatakan bahwa:

“Ini meresahkan supir. Lantaran dia nggak resmi buka. Kalau udah ada peraturan resmi buka. Kita pun nggak akan kita ganggu. Kita lewatin aja terus. Apapun resikonya kita hadapi. Kalau buka resmi, kita ikut. Apalagi yang ditunggu”.

Pendapat Bapak Simanjuntak di atas menggambarkan bahwa beliau cukup resah dengan sistem seperti itu. Alasannya bukan karena sistem 24 jam yang akan berlaku. Namun karena peraturan tersebut dibuat secara tidak resmi oleh Dinas Perhubungan. Bagi beliau apabila sistem tersebut dibuka resmi oleh pemerintah dan diberlakukan di seluruh Indonesia, beliau ikut mendukung dan mematuhi sistem tersebut. Hal ini juga tentunya berdasarkan komunikasi resmi dengan pihak perusahaan sehingga perusahaan siap menghadapi segala risiko yang terjadi di lapangan nantinya.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Ardo mengatakan bahwa:

“Kalau buka 24 jam kan tergantung kantor. Kami jalan saja. Kalau kantor bilang jalan, kami jalan. Terpaksa kami ikut menimbang. Tentu juga konsultasi dengan kantor. Gaji kami ini bang tergantung tonase. Misalnya muatan kami 31 ton, gaji kami 120 ribu. Kalau 35 ton 440 ribu”.

Menurut penuturan Bapak Ardo di atas, beliau menyerahkan keputusan kepada kantor tempat beliau bekerja. Apabila kantor atau perusahaan menghendaki untuk Bapak Ardo membawa muatan, maka Bapak Ardo akan

melakukan tugasnya. Meskipun nantinya beliau terpaksa untuk menimbang kendaraannya. Bapak Ardo juga mengatakan agar sistem seperti ini tidak mengganggu penghasilannya. Artinya beliau juga tetap melakukan komunikasi dan konsultasi kepada perusahaan untuk mempersiapkan uang denda apabila nantinya Bapak Ardo membawa muatan yang lebih dan diketahui oleh pihak Dinas Perhubungan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Roni mengatakan bahwa:

“Tergantung perusahaan. Kami cuma jalan saja. Kalau perusahaan memang suruh jalan, kami masuk juga (menimbang) kalau memang ada pertanggungjawaban dari perusahaan. Kan nggak mungkin kalau ditilang kami yang nanggung”

Pendapat Bapak Roni tidak jauh beda dengan Bapak Ardo. Bagi mereka semua tergantung dari perusahaan. Yang terpenting bagi mereka adalah semua resiko terutama pembayaran denda menjadi tanggungjawab perusahaan. Pengemudi tidak ingin melibatkan uang penghasilan harian mereka untuk membayar denda. Bahkan besar pembayaran denda terkadang melebihi penghasilan mereka.

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Firdaus mengatakan bahwa:

“Terserah aja sih. Kami yang penting kantor mau bayar denda kalau kami ditilang. Kami cuma jalan aja”.

Bapak Firdaus berpendapat bahwa beliau siap dengan sistem apa saja yang ditetapkan oleh dinas perhubungan. Karena memang tugas beliau hanya mengantarkan muatan dari perusahaan. Hanya saja beliau meminta agar

perusahaan dapat menyediakan uang denda jika nantinya mereka terkena sanksi dan penilangan.

Secara umum, semua pengemudi tidak keberatan dengan kebijakan operasional jembatan timbang selama 24 jam. Mereka hanya meminta dari pihak Dinas Perhubungan untuk membuat aturan nasional resmi dan telah menjalin komunikasi dan sosialisasi dengan pihak perusahaan tempat mereka bekerja. Pihak perusahaan juga siap menanggung biaya denda apabila di kemudian hari para pengemudi mendapat sanksi akibat kelebihan muatan ketika ditimbang oleh Dinas Perhubungan. Sehingga biaya denda akibat penilangan tidak menggunakan penghasilan pengemudi itu sendiri.

Setelah dilakukan penelitian dari beberapa informan terkait, penulis dapat menyimpulkan bahwa petugas atau pegawai UPPKB Muara Lembu dalam pengawasan terhadap kendaraan bermotor yang membawa muatan lebih dari standar dapat dikatakan telah melakukan tugasnya dengan baik. Meskipun memang tidak dapat dihindari adanya kekurangan-kekurangan di lapangan sebagai berikut:

Pertama, kurangnya SDM yang memadai. UPPKB Muara Lembu menyadari bahwa petugas yang bekerja saat ini masih sangat jauh dari standar. Berdasarkan hasil wawancara, jumlah petugas yang ada sekitar 37 orang. Padahal standar petugas yang telah ditentukan berdasarkan peraturan Dirjen Perhubungan darat melalui *road map* revitalisasi penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor tahun 2017-2024, jumlah minimal petugas jika membentuk pola 3 regu ada 48 orang dan 60 orang apabila membentuk pola 4 regu.

Kedua, kurangnya fasilitas yang ada. Fasilitas menjadi penunjang operasional pada UPPKB Muara Lembu. Fasilitas seperti kamar mandi dan tempat ibadah masih kurang memadai. Hal ini secara tidak langsung dapat berakibat pada menurunnya kinerja petugas dari UPPKB Muara Lembu.

Ketiga, perlu adanya sinergitas yang lebih kuat antar setiap lembaga. Kerjasama yang solid antara UPPKB Muara Lembu dengan pihak terkait seperti lembaga pemerintah lainnya atau perusahaan sekitar yang menggunakan fasilitas penimbangan kendaraan bermotor menjadi catatan penting. Tujuannya agar tidak ada kesalahan komunikasi serta ketidaktahuan pengemudi terhadap peraturan yang berlaku. Selain itu juga untuk meningkatkan kesadaran pengemudi tentang bahayanya membawa muatan melebihi standar yang ditentukan.

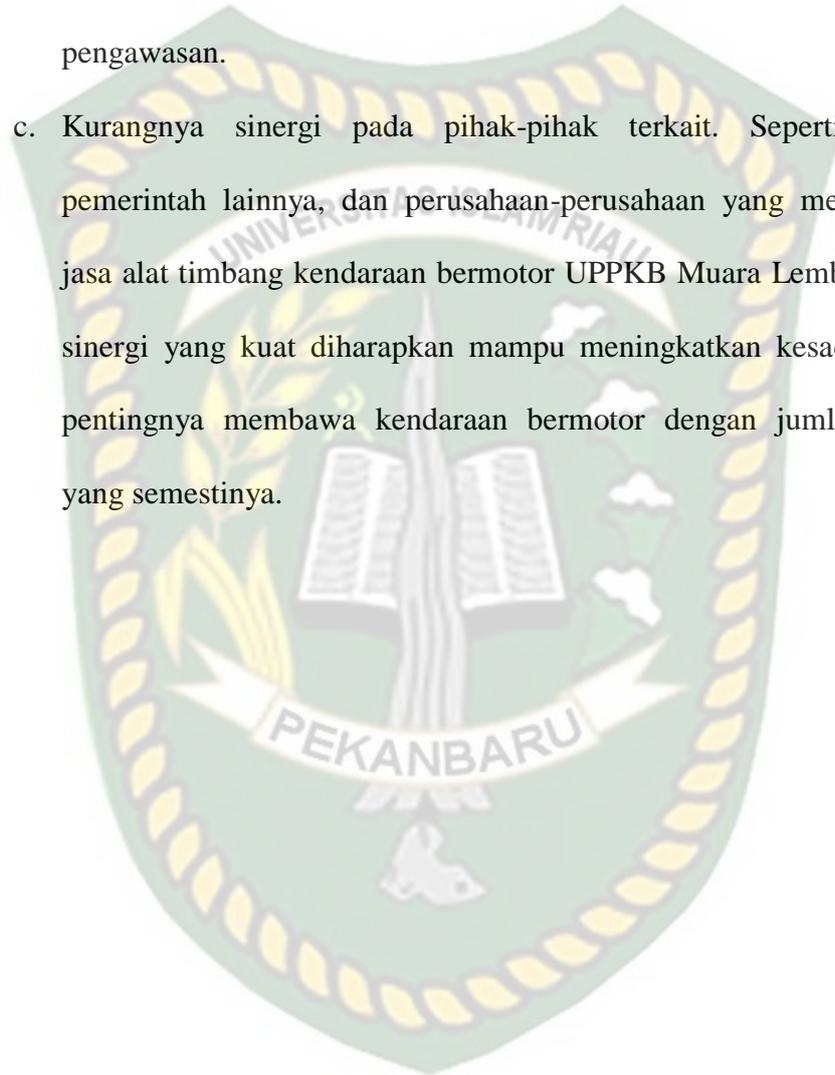
C. Hambatan Pengawasan Angkutan Barang oleh UPPKB Muara Lembu Kabupaten Kuantan Singingi.

Dalam melaksanakan tugasnya UPPKB Muara Lembu tidak lepas dari berbagai hambatan-hambatan yang ditemukan di lapangan. Adapun hambatan yang ditemui yakni:

- a. Minimnya jumlah SDM yang ada. Sehingga petugas yang mengambil pos kerjanya tidak dalam jumlah yang sesuai. Di mana pada UPPKB terdapat 2 regu yang masing-masing terdiri dari 14 orang, sementara idealnya 3 regu untuk dapat dilaksanakan pengawasan 24 jam
- b. Kurangnya fasilitas pendukung. Fasilitas-fasilitas yang ada saat ini dinilai masih perlu ada perbaikan kualitas dan kuantitasnya, sehingga

tidak ada tempat penampungan barang-barang yang diturun dari mobil bermuatan lebih. Selain itu tidak adanya pos penjagaan di luar, sehingga pada musim penghujan sulit petugas untuk melakukan pengawasan.

- c. Kurangnya sinergi pada pihak-pihak terkait. Seperti lembaga pemerintah lainnya, dan perusahaan-perusahaan yang menggunakan jasa alat timbang kendaraan bermotor UPPKB Muara Lembu. Adanya sinergi yang kuat diharapkan mampu meningkatkan kesadaran akan pentingnya membawa kendaraan bermotor dengan jumlah muatan yang semestinya.



BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

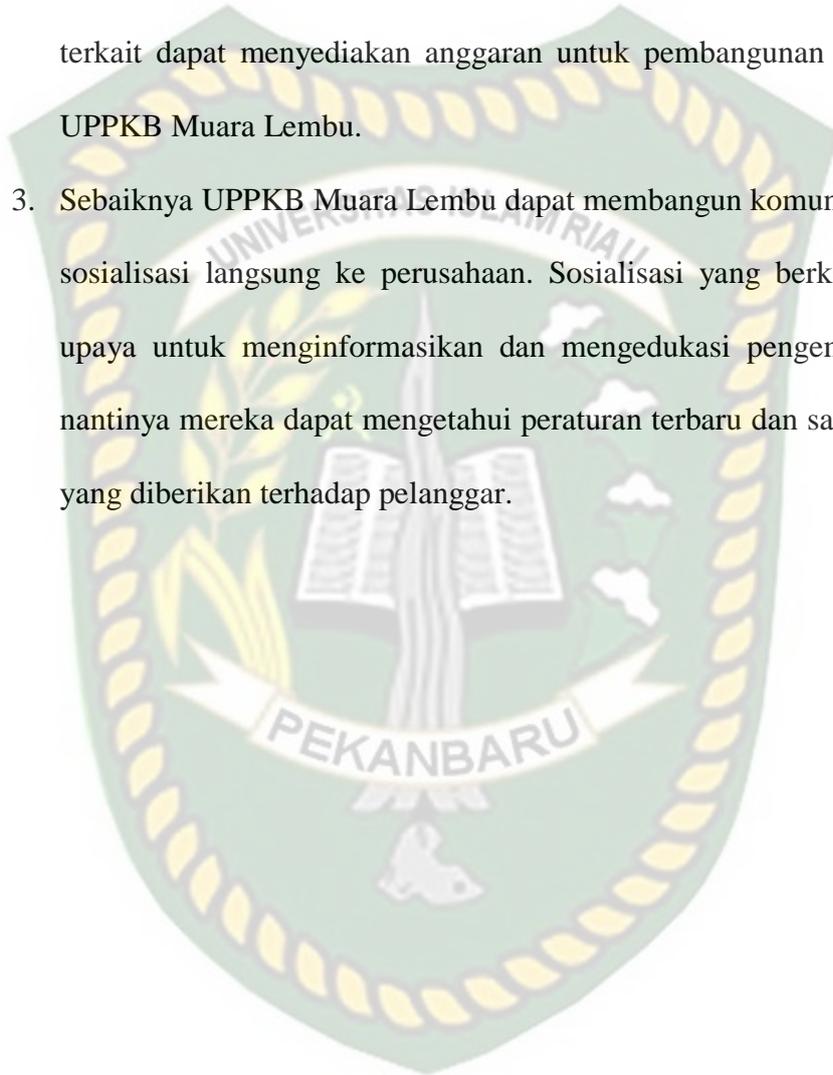
Berdasarkan hasil yang telah penulis lakukan, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan. Sebagai pelengkap, penulis juga menambahkan saran-saran untuk bahan pertimbangan terhadap pihak yang berkepentingan dalam penelitian ini. Adapun kesimpulannya adalah sebagai berikut:

1. Pengawasan UPPKB Muara Lembu dapat dikategorikan telah melakukan tugasnya dengan baik. Banyak pengemudi yang ditilang karena melanggar aturan dan banyak pula pengemudi yang memilih berhenti hingga jam operasional UPPKB Muara Lembu berakhir.
2. Dalam melaksanakan tugasnya, UPPKB Muara Lembu tidak lepas dari berbagai hambatan-hambatan yang ditemukan di lapangan, yakni minimnya jumlah petugas, sarana atau fasilitas pendukung yang masih kurang, sinergitas dengan pihak terkait.

B. Saran-saran

1. Disarankan UPPKB Muara Lembu mampu menemukan SDM lapangan yang sesuai. SDM dapat berupa tenaga honorer atau yang berasal dari Aparatur Sipil Negara (ASN). Hal ini bertujuan untuk mencukupi standar minimal petugas yang sesuai dengan aturan yang berlaku.

2. Sebaiknya UPPKB Muara Lembu dapat menunjang fasilitasnya. Perencanaan jangka pendek yang nantinya akan menghasilkan rencana anggaran dapat diberikan kepada Dinas Perhubungan. Sehingga pihak terkait dapat menyediakan anggaran untuk pembangunan fasilitas di UPPKB Muara Lembu.
3. Sebaiknya UPPKB Muara Lembu dapat membangun komunikasi lewat sosialisasi langsung ke perusahaan. Sosialisasi yang berkala dengan upaya untuk menginformasikan dan mengedukasi pengemudi. Agar nantinya mereka dapat mengetahui peraturan terbaru dan sanksi-sanksi yang diberikan terhadap pelanggar.



DAFTAR KEPERPUSTAKAAN

Bukub :

- Ali, Faried, 1999, *Hukum Tata Pemerintahan dan Proses Legislatif di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Press
- BPS Kabupaten Kuansing. (2020). *Kabupaten Kuantan Singingi Dalam Angka*. Kuantan Singingi: BPS Kuantan Singingi.
- Effendi, MM. 2015. *Asas-Asas Management*. Jakarta, Rajawali pers.
- Irawan, Soejito. 1983. *Pengawasan Terhadap Peraturan Daerah Dan Keputusan Kepala Daerah*. Jakarta, Bina Aksara.
- Lubis, Ibrahim. 1998. *Pengendalian dan pengawasan*. Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Manullang. (2005). *Dasar-dasar Manajemen*. Yogyakarta: Gadjah madha univ.press.
- Sugiyono, P. D. (2008). *Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif dan R&D*. Bandung (ID): Alfabeta.
- Makmur, M. (2011). *Efektivitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Pamudji, S. 1992. *Kepimpinan Pemerintahan di Indonesia*. Jakarta, Bumi Aksara.
- Rauf, Rahyunir dan Yusri Munaf. 2015. *Lembaga Kemasyarakatan Indonesia*. Pekanbaru, Zanafa Publishing.
- Sedarmayanti. 2007, *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Bandung. PT Refika Aditama
- Rasyid, S. 1992. *Kepempinan pemerintahan di Indonesia*. Jakarta. Bumi Aksara
- Robbins, Stephen P. and Mary Coulter. 2016. *Manajemen*. Alih Bahasa: Bob Sabran Dan Devri Bardani P, Erlangga, Jakarta.
- Siagian, Sondang P. 2003. *Filsafat Administrasi*. Jakarta, Bumi Aksara.
- Syafiie, Kencana, Inu. 2011. *Manajemen Pemerintahan*. Jawa Barat, Rineka Cipta
- Ulbert, Silalahi. 2002. *Studi Tentang Ilmu Administrasi*, Bandung, Sinar Baru Algesindo
- Drs. H. Inu Kencana Syafiie, M. (2005). *Pengantar Ilmu Pemerintahan*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Winardi. 2000 *Kemimpinan Dalam Manajemen*. Jakarta, Rineka Cipta.

JURNAL :

- Amali, K. (2017). Etos Kerja Pemimpin Usaha Jasa Transportasi (Studi kasus di Terminal Bandra Raya Payung Sekaki. *JOM FISIP* VI. 4 No. 2- Oktober 2017, 3.
- Angriani, R. (2020). Pengawasan Langsung Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap izin angkutan antar jemput dalam Provinsi (ADJP) tahun 2018. *JOM FISIP* Vol. 7 Edisi 1 Januari-Juni 2020, 2-3.
- Dirjen Perhubungan Darat. (2017). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 5370/KP. 108/DRJD/2017 tentang Kompetensi Petugas Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor.
- Dirjen Perhubungan Darat. (2017). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 736/AJ. 108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Dirjen Perhubungan Darat. (2018). Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. SK. 3723/AJ. 005/DRJD/2018 tentang *Road Map* Revitalisasi Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Tahun 2017-2014.
- Hutabarat, Yoseph P. (2020). Pengaruh Pengawasan, Pengembangan Karir, Dan Promosi Jabatan Terhadap Kinerja Karyawan pada PT. Saka Mitra Sejati Medan. *Jurnal Ilmiah "JUMANSI STINDO" Medan* Vol. 2 No. 3 Desember 2020
- Lubis, A. W. (2018). Efektifitas Penegakan Hukum Pidana Terhadap Perusahaan Perkebunan dalam Kasus Kebakaran hutan dan Lahan di Wilayah Provinsi Riau. *JOM Fakultas Hukum Volume V Edisi 2 Juli - Desember 2018*, 6.
- Manullang. (2005). *Dasar-dasar Manajemen*. Yogyakarta: Gadjah madha univ.press.
- Pemerintahan, P. I. (2005). *Drs. H. Inu Kencana Syafie, M. Si*. Bandung: PT Refika Aditama.
- Safendra, S. (2018). Efektifitas Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan NO 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (Studi Kasus Jembatan Timbang Balai Raja). *JOM FISIP* Vol. 5 : Edisi II Juli-Desember 2018, 5-6.
- Siregar, F. Y. (2015). Pengawasan Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Dumai . *Jom FISIP* Volume 2 No.1 Februari 2015, 2-3.

- Wulandari, Y. P. (2017). Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas Oleh dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Kabupaten SIAK (Studi Kasus Jembatan Timbang Sultan Syarif Hasyim, Perawang). *JOM FISIP Vol. 4 No. 1 - Februari 2017*, 4-6.
- Wulandari, Y. P. (2017). Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas Oleh dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Kabupaten SIAK (Studi Kasus Jembatan Timbang Sultan Syarif Hasyim, Perawang). *JOM FISIP Vol. 4 No. 1 - Februari 2017*, 4-6. Amali, K. (2017). Etos Kerja Pemimpin Usaha Jasa Transportasi (Studi Kasus di Terminal Bandar Raya Payung Sekaki). *JOM FISIP VI. 4 No. 2- Oktober 2017*, 3.
- Angriani, R. (2020). Pengawasan Langsung Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru terhadap izin angkutan antar jemput dalam Provinsi (ADJP) tahun 2018. *JOM FISIP Vol. 7 Edisi 1 Januari-Juni 2020*, 2-3.
- Lubis, A. W. (2018). Efektifitas Penegakan Hukum Pidana Terhadap Perusahaan Perkebunan dalam Kasus Kebakaran Hutan dan Lahan di Wilayah Provinsi Riau. *JOM Fakultas Hukum Volume V Edisi 2 Juli - Desember 2018*, 6.
- Pemerintahan, P. I. (2005). *Drs. H. Inu Kencana Syafie, M. Si.* Bandung: PT Refika Aditama.
- Safendra, S. (2018). Efektifitas Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan NO 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Pnimbangan Kendaraan BermotordiI Jalan (Studi Kasus Jembatan Timbang Balai Raja). *JOM FISIP Vol. 5 : Edisi II Juli-Desember 2018*, 5-6.
- Siregar, F. Y. (2015). Pengawasan Angkutan Kota Oleh Dinas Perhubungan Kota Dumai . *Jom FISIP Volume 2 No.1 Februari 2015*, 2-3.
- Wulandari, Y. P. (2017). Pengawasan Ketertiban Lalu Lintas Oleh dinas Perhubungan Informasi dan Komunikasi Kabupaten SIAK (Studi Kasus Jembatan Timbang Sultan Syarif Hasyim, Perawang). *JOM FISIP Vol. 4 No. 1 - Februari 2017*, 4-6.

DOKUMENTASI

Undang-Undang Dasar 1945

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Perhubungan Peraturan Menteri Nomor 134 Tahun 2015
tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan

Peraturan Gubernur Riau Nomor 69 Tahun 2019 tentang Kedudukan, Susunan
Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas Perhubungan
Provinsi Riau



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau