PROFIL PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN

Dr. BAMBANG ISTIANTO, MSI

YOK SUPRABOWO, ST, MSC

ARIF ANWAR, ST, MSC

Mitra Wacana Media
Penerbit

Pusat Penelitian dan Pengembangan
Perhubungan Darat dan Perkeretaapian

PROFIL PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN

DR. Bambang Istianto, MSi

Yok Suprabowo, ST, MSc

Arif Anwar, ST, MSc

Edisi Asli

Hak Cipta Royalti @2015 Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkeretaapian

Telp :

Faks :

Website :

Email :

Hak Cipta dilindung undang-undang. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh isi buku ini dalam bentuk apa pun, baik secara elektronik maupun mekanik, termasuk menfotofopi, merekam, atau dengan menggunakan system penyimpanan lainnya, tanpa izin tertulis dari Penerbit.

UNDANG-UNDANG NOMOR 19 Tahun 2002 TENTANG HAK CIPTA
1. Barang siapa dengan sengaja dan tanpa hak mengumumkan atau memperbanyak suatu ciptaan atau memberi izin untu itu, dipidana dengan pidana penjara paling lama 7 (tujuh) tahun dan/ atau denda paling banyak **Rp. 5.000.000.000.,00 (lima milyar rupiah)**
2. Barang siapa dengan sengaja menyiarkan, memamerkan, mengedarkan, atau menjual kepada umum suatu ciptaan atau barang hasil pelanggaran Hak Cipta atau Hak Terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1,) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak **Rp. 500.000.000.00 (lima ratus juta rupiah)**

Dr. Bambang Istianto, MSi

Yok Suprabowo, ST, MSc

Arif Anwar, ST, MSc

Profil Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan /

Dr. Bambang Istianto, MSi Yok Suprabowo, ST, MSc Arif Anwar, ST, MSc

- Jakarta: Balitbanghub, 2015

1 Jil, 17 x 24 cm, 81 hal.

ISBN:978-602-318-137-7

I. Profil Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan

KATA PENGANTAR

Pertama tama kita panjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan taufik dan hidayahnya sehingga mampu menyelesaikan penyusunan buku tentang "Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan".

Tujuan menyusun buku ini untuk menambah referensi mengenai pengetahuan tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor. Ketika pada masa yang lalu masih dengan nama "Jembatan Timbang" sudah sangat familiar di mata masyarakat luas. Seperti diketahui pada masa yang dalam praktek penyelenggaraanya penuh dinamika dan menuai banyak kontrovesi. Selama ini penyelenggaraan "jembatan timbang " dilaksanakan oleh pemerintah daerah sebagai bentuk pendelegasian kewenangan terutama di wilayah Jawa, Sumatera dan Bali. Namun setelah terbitnya hasil revisi undang undang otonomi daerah yaitu Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, dalam lampirannya dinyatakan bahwa "penyelenggaraan jembatan timbang" dilimpahkan kembali menjadi kewenangan pemerintah pusat termasuk pengelolaan "terminal penumpang angkutan jalan tipe A. Kemudian ditindak lanjuti dengan telah di tetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, maka penyebutan nama Jembatan Timbang berubah sesuai dengan nomenklatur perturan tersebut diatas. Momentum peralihan kewenangan penyelenggaraan fungsi jembatan timbang menarik untuk dibahas karena memiliki dimensi yang luas dalam proses konsolidasi take over menjadi kewenangan pemerintah pusat. Dimensi ikutan yang harus disiapkan antara lain ; sarana dan prasarana, SDM aparatur, anggaran, pengalihan asset, organisasi dan ketatalaksanaan dan lain lain. Dalam waktu 2 (dua) tahun selurah aspek aspek tersebut harus

tuntas diselesaikan pada saat operasionalisasi penimbangan kendaraan bermotor di jalan dilaksanakan oleh Pemerintah pusat.

Oleh sebab itu dalam buku ini mencoba menguraikan dan menjelaskan secara diskripitif profil penimbangan kendaraan bermotor (jembatan timbang) pada masa yang lalu dan juga menjelaskan profil yang akan datang. Termasuk pula mencoba menjelaskan kesiapan pemerintah dalam 2 (dua) tahun yaitu apa rencana dan strategi pengalihan kewenangan tersebut. Mengingat kewenangan Jembatan Timbang selama ini diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan Provinsi sudah barang tentu kepemilikan asset sudah banyak yang berasal dari pemerintah daerah setempat. Proses pengalihan asset di seluruh propinsi yang ada lokasi jembatan timbang dipastikan memerlukan waktu dan kesiapan teknis dan legalitas yang cermat dan akurat.

Dalam Buku ini juga ditampilkan kondisi Jembatan Timbang di Beberapa Propinsi yang memiliki UPT Jembatan Timbang pada Lokasi-Lokasi Strategis sepanjang jalan Nasional yang melewati Wilayah Propinsi tersebut. Tidak ada gading yang tak retak, bahwa buku yang sederhana ini masih banyak kelemahan baik dari aspek substansi maupun informasi yang masih kurang. Untuk itu saran dan kritik sangat di harapkan guna menyempurnakan buku ini.

Jakarta, Desember 2015
Kepala Badan Litbang Perhubungan

Dr. Elly Sinaga, Msc.

DAFTAR ISI

Kata Pengantar …….. iii

Daftar Isi …… v

BAB I. PENDAHULUAN …… 1

A. Latar Belakang ……. 1

B. Permasalahan …… 3

C. Dasar Hukum …… 4

BAB II. KONSEP DAN TEORI……. 9

A. Difinisi – Difinisi ……. 9

B. Teori Transportasi Jalan ……. 13

C. Komponen Penimbangan Kendaraan Bermotor ……. 18

BAB III.RUANG LINGKUP KEGIATAN PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR ……. 22

1. Jenis Jembatan Timbang…… 23

2. Fasilitas Jembatan Timbang…… 24

3. Proses Penimbangan Kendaraan Bermotor……. 26

4. Batasan Muatan dan Toleransi Muatan Lebih…… 29

5. Petugas Operasional Jembatan Timbang …….. 30

BAB IV. PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR SESUAI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 134 TAHUN 2015…… 36

Fungsi dan Tipe UPPKB……. 36

A. UPPKB dengan alat penimbangan yang dipasang secara teratur 38

B. Penimbangan Kendaraan Bermotor dengan alat yang dapat dipindahkan……. 41

C. Pembinaan, Pengawasan dan Penilaian kinerja …… 43
D. Pemindahan Aset ……. 47
BAB V. PROFIL PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI BEBERAPA WILAYAH DI INDONESIA ……. 69
BAB VI. PENUTUP…….. 96
DAFTAR PUSTAKA 98

BAB I
PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kata “Jembatan Timbang” saat ini sudah diganti dengan Terminologi baru yaitu Penimbangan Kendaraan bermotor di Jalan”. Pembahasan mengenai “penimbangan kendaraan bermotor tersebut sesungguhnya sangat menarik karena sering kali menimbulkan kontroversi. Fenomena kontroversi tersebut terjadi baik pada masa yang lalu maupun pada masa kini. Pada masa yang lalu masyarakat tidak akan lupa peristiwa ketika Panglima Kopkamtib Laksamana Sudomo pada tahun 1980-an melakukan sidak ke “Jembatan Timbang” dan ditemukan perbuatan “pungli” kontan saja secara serentak jembatan timbang di seluruh wilayah Indonesia ditutup. Selang sekian puluh tahun berjalan samapi pada masa era reformasi tiba tiba awal tahun 2015 Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo melakukan sidak ke Jembatan Timbang tidak disangka menemukan segeok uang dilaci petugas. Kontan saja menimbulkan kemarahan besar seorang kepala daerah dengan melihat langsung bawahannya melalkukan pungli. Walupun tidak berdampak secara nasional tetapi peristiwa tersebut dapat mengingatkan masa lalu ketika Panglima Sudomo melakukan sidak. Oleh sebab itu fenomena “jembatan timbang” yang penuh kontroversi menarik untuk dipelajari terutama keterkaitan dengan fungsi transportasi jalan.

Seperti diketahui bersama penimbangan kendaraan bermotor tersebut bagi masyarakat Indonesia sudah sangat familiar. Bagi masyarakat awam menilai tempat penimbangan kendaraan bermotor sebagai tempat institusi yang berwenang melakukan pengawsan dan penindakan terhadap kendaraan yang menyangkut barang-barang yang

bebannya berat. Kecenderungan kendaraan dengan sumbu tertentu membawa barang-barang yang tonasenya melebihi ketentuan yang dipersyaratkan. Ketika pengawasan lemah dan penindakan juga lemah maka celah masuknya perbuatan pungli semakin terbuka. Kontrofersi tindakan perbuatan pungli tersebut pada puncak gunung es ketika Pangkop Kamtib Laksamana Sudomo seperti yang dtelah dijelaskan diatas atas nama pemerintah menutup fungsi Jembatan Timbang. Dalam peraturan peruangan ‘‘penimbangan kendaraan bermotor sebagai pemantau dan pengawas serta menindak bagi kendaraan bermotor yang melanggar yakni jika kendaraan pengangkut barang tersebut melebihi muatan barang yang diangkut. Padahal tujuan fungsi Jabatan Timbang adalah menjaga dan Mengawasi Infrastruktur Jalan agar tetap terpelihara dan berfungsi baik. Peristiwa yang terjadi sekitar tahun 1980 an pada masa orde baru tidak pernah bisa dilupakan. Peristiwa yang mencoreng nama baik Pemerintah dan Kementerian Perhubungan kala itu.

Dalam perkembangannya lambat laun satu demi satu Jembatan Timbang yang ditutup mulai dibuka kembali dengan mind set dan orentasi yang sudah mulai berubah. Tindakan pungutan liar tidak semarak pada masa yang lalu. Upaya melakukan Restrukturusasi dank e engeneering telah dilakukan seiring dengan perubahan perundangan mulai dari undang-undang Nomor 14 tahun 1992 dan disempurkan dengan Undang-undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas Angkutan Jalan, meskipun kewenangan fungsi Jembatan Timbang masih ada pada Pemerintah Pusat akan tetapi Operasional didelegesikan kepada pemerintah daerah. Sebagaimana hal yang sama terjadi seperti disebutkan diatas bahwa beberapa tahun belakang ini dikejutkan oleh peristiwa yang mengulang kejadian masa lalu ketika Gubernur Jawa Tengah Ganjar Parnowo melakukan Sidak ke salah satu Jembatan Timbang di Sekitar

Semarang, menemukan sejumlah uang yang tidak bias dipertanggung jawabkan sumbernya kemarukan yang luar biasa di ekspresikan oleh Gubernur Jawa Ganjar Pranowo. Peristiwa tersebut diatas mencoreng kembali Institusi Fungsi Jembatan Timbang di Indonesia. Dengan peristiwa tersebut beberapa Jembatan Timbang di Jawa Tengah dinyatakan untuk ditutup. Dua peristiwa pada masa yang lalu dan trend masa kini mengulang kembali sejarah yang sama sudah barang tentu harus menjadi cambuk bagi pemerintah dalam mengelola penyelenggaraan fungsi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Penataan kembali penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor di jalan mutlak menjadi perhatian pemerintah pusat. Konsep dan strategi yang tepat menjadi alternatif solusi yang menjadi harapan publik. Sebab semakin efektif pengendalian terhadap lalu lintas kendaraan berat melewati jalan nasional dan jalan propinsi serta jalan kabupaten yang melebihi muatan maka semakin terpelihara jalan akan semakin memperlancar arus roda perekonomian nasional dan regional serta lokal. Dalam pandangan masyarakat sehari hari sangat jelas ketika jalan jalan rusak, kendaraan yang lewat semakin lambat bahkan menimbulkan kemacetan arus lalu lintas yang semakin panjang. Kondisi tersebut sudah dipastikan menggganggu kelancaran distribusi barang barang kebutuhan masyarakat dan pada gilirannya akan berpengaruh terhadap kinerja "logistic nasional ".

Seiring perjalanan waktu dengan terbitnya revisi undang-undang tentang Pemerintah Daerah nomor 32 tahun 2009 menjadi Undang-undang nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerataan daerah dalam lampiran Undang-undang tersebut antara lain mencatumkan materi mengenai Jembatan Timbang yang intinya mengamanatkan kembali bahwa fungsi Jembatan Timbang merupakan kewenangan ada pada pemerintah pusat

melalui Kementerian Perhubungan. Sebagai tindak lanjut perubahan peraturan perundangan tentang pemerintah daerah tersebut diterbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 Tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Dengan Peraturan baru tersebut maka nama "Jembatan Timbang"telah berubah menjadi "Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan". Peraturan yang baru tersebut memberikan harapan yang baru pula terhadap penataan fungsi "penimbangan kendaraan bermotor " yang mampu menjadi instrument pengendali pada infrastruktur jalan secara efektif. Jika infrastruktur jalan terpelihara secara teratur akan mengurangi complain masyarakat yang selama ini sering diekspresikan dengan cara "menanam pohon di tengah jalan".

Penjelasan diatas merupakan ilustrasi penjelasan singkat mengenai fungsi "Jembatan Timbang" yang secara empiristik penuh fenomnal dan kontroversi serta penuh dengan dinamiki. Oleh sebab itu diterbitkan buku tentang "Profil Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan" merupakan upaya merekonstruksikan rangkaian panjang liku liku pelaksanaan "Jembatan Timbang" di Indonesia sebagai bagian dari sistem Transportasi jalan di Indonesia.

B. Permasalahan

Sebagaimana telah di uraikan pada Latar Belakang diatas bahwa Jembatan Timbang atau "Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan" pernah menuai kontroversi. Dngan demikian dipastikan banyak memiliki permasalahan yang dihadapi baik bersifaf internal maupun eksternal. Pada saat ini Dinas Perhubungan Propinsi sebagai Institusi yang masih melakukan pengawasan dan penindakan serta pencatatan terhadap kendaraan umum yang memuat barang-barang dalam tonase besar di jalan

nasional. Terutama di Jawa dan Sumatera merupakan sejarah panjang melaksanakan fungsi penimbangan kendaraan bermotor tersebut sampai saat ini masih menghadapi permasalahn yang belum kunjung selesai.

Untuk itu dalam mengidentifikasi masalah pada masa lalu dan saat ini juga tidak terlepas dari permasalahan yang dihadapi ke depan setelah diberlakukan penarikan kewenangan oleh pemerintah pusat. Dengan demikian permasalahan permasalahan yang akan di rumuskan dalam kesempatan ini yaitu, sebagai berikut ;

1. Keberadaan lokasi Jembatan-Timbang atau penimbangan kendaraan bermotor dinilai sering tidak tepat untuk pengawasan Infrastruktur Jalan dari Kerusakan kendaraan berat yang melewati jalan tersebut.
2. Fungsi penimbangan kendaraan bermotor seringkali disalah artikan untuk kepentingan yang tidak tepat yaitu antara lain berfungsi target peningkatan pendapatan asli daerah (PAD)
3. Pada beberapa Jembatan Timbang atau penimbangan kendaraan bermotor hanya untuk monitoring jenis dan jumlah barang-barang kebutuhan masyarakat yang diangkut bukan berat dan ringannya muatan kendaraan sesuai dengan peraturan yang berlaku.
4. Demikian pula jembatan timbang yang sudah menggunakan peralatan digital yang lebih canggih namun hasil laporan penimbangan tidak tercatat dalam buku laporan bulanan. Adapun yang dilaporkan hanya jenis dan jumlah barang muatan.
5. Terdapat beberapa Jembatan Timbang di daerah tidak menggunakan alat penimbangan berat-ringannya kendaraan yang wajib melewati kantor Jembatan Timbang tetapi hanya menyampaikan keterangan isi muatan barang pada kendaraan bermotor tersebut.
6. Dengan tertibnya peraturan Menteri yang baru, masa transisi seperti yang dimanatkan dalam Peraturan tersebut selama 2 (dua) tahun akan

mengehadapi beberapa masalah kritis yaitu mengenai kesiapan sumber daya manusia dan organisasi penimbangan kendaraan bermotor tersebut.

Beberapa permasalahan yang dirumuskan hanya sebagian masalah yang konteks berkaitan dengan penimbangan kendaraan bermotor. Sejarah yang panjang tentang kegiatan penimbangan kendaraan bermotor di Indonesia selama ini lebih banyak menghadapi masalah yang justru kontar produktif. Melalui peraturan menteri yang baru memiliki harapan yang prospektif dan penataan yang lebih komprehensif oleh pemerintah pusat. Adapun permasalahan diatas secara tidak langsung akan terjawab pada penjelasan bab-bab selanjutnya baik secara teoritis maupun keadaan fakta atau empiristik di Lapangan.

C. Dasar Hukum

Dalam penulisan buku ini mengutip seluruh peraturan perundangan yang terkait dengan "jembatan timbang atau penimbangan kendaraan bermotor di jalan" menjadi dasar hukum. Oleh karena penimbangan kendaraan bermotor di jalan seluruhnya dilakukan oleh pemerintah baik dalam kegiatan operasional maupun kegiatan yang bersifat manajerial. Kegiatan operasional penimbangan kendaraan bermotor bertujuan menjaga dan menjamin keselamatan pengguna jalan. Fungsi keselamatan pengguna jalan masih domain tanggungjawab pemerintah. Terpeliharanya infrastruktur jalan dalam kondisi baik sangat mendukung kelancaran dan keselamatan pengguna jalan dengan kendaraan bermotornya. Pada ruas jalan nasional, propinsi atau jalan kabupaten mengalami kerusakan akibat dilewati kendaraan besar yang membawa muatan melebihi tonase yang diatur oleh pemerintah. Pada umumnya kendaraan besar dengan muatan barang barang yang berat yang datang dari hulu sentra produksi pada

lokasi pabrik atau kawasan pabrik. Kendaraan besar dengan muatan barang mulai dari bangkitan menuju simpul simpul terminal, statsiun sebagai konektifitas boleh jadi melewati mulai jalan kabupaten, propinsi dan jalan nasional menuju simpul simpul tersebut atau tempat lain sesuai dengan keterkaitan muatan barang tersebut. Oleh sebab itu untuk menjaga dan memelihara infrastruktur jalan menjadi sangat strategis terhadap pilihan lokasi keberadaan "jembatan timbang" atau penimbangan kendaraan bermotor di jalan". Dengan demikian menentukan lokasi penimbangan kendaraan

bermotor harus melalui studi kelayakan terlebih dahulu. Dengan lokasi jembatan timbang yang tepat dapat memelihara dan menjaga ketiga jenis jalan tersebut. Tindakan pemerintah dalam menjaga dan memelihara infrastruktur jalan tersebut harus dilindungi dasar hukum yang kuat agar tidak menjadi preseden tuntutan publik melalui misalnya class action akibat ada yang dirugikan oleh tindakan pemerintah tersebut. Untuk itu setiap tindakan pemerintah dipastikan berdasarkan peraturan perundangan yang terkait dengan substansinya. Oleh karena pemerintah eksekutif fungsi pokoknya adalah melaksanakan kebijakan atau melaksanakan peraturan perundangan yang berlaku. Adapun peraturan perudangan yang memayungi kegiatan operasional penimbangan kendaraan bermotor di jalan secara hirearkhi peraturan perundangan yang berlaku yaitu sebagai berikut;

1. Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
2. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan
3. Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah
4. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

5. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Lalu lintas Angkutan Jalan
6. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalulintas Angkutan Jalan
7. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
8. Peraturan Pemerintah Nomor 134 Tahun 2015 Tentang Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor.

Peraturan perundangan diatas yang tersusun secara hirearkhis merupakan dasar hukum yang digunakan oleh pemerintah untuk melakukan pengawasan, penindakan dan pencatatan dalam penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Dengan demikian tindakan pemerintah terhadap kendaraan bermotor yang membawa muatan melebihi ketentuan tonase yang dipersyaratkan guna menjaga dan memlihara kondisi jalan tetap baik. Tindakan pemerintah mulai dari pencatatan dan pengawasan sampai dengan penindakan. Bahkan bagi yang melanggar peraturan perundangan dalam membawa angkutan barang diluar batas toleransi beban muatan dapat dilakukan tindakan pidana.

BAB II
KONSEP DAN TEORI

Pada bab ini akan diuraikan mengenai konsep dan teori yang terkait dengan tramsportasi jalan. Maksud digunakan pendekatan konsep dan teori pada bab tersendiri sebagai landasan ilmiah dan justifikasi konsep konsep yang terkait dengan penimbangan kendaraan bermotor dijalan**.** Disamping itu juga cukup banyak menjelaskan beberapa konsep konsep jembatan timbang atau penimbangan kendaraan bermotor. Muatan konten dalam konsep dan teori meliputi difinisi tentang pengemudi kendaraan bermotor, pemerintah, petugas pemeriksa dan penanggungjawab pelaksana penimbangan kendaraan bermotor. Kemudian diuraikan pula mengenai teori transpostasi jalan dan konsep komponen atau unsur penimbangan untuk melengkapi pengetahuan tentang jembatan timbang atau penimbangan kendaraan bermotor.

A. Difinisi – Difinisi

Difinisi yang dimaksud dalam hal ini yaitu difinisi yang meliputi aspek terkait dengan penimbangan kendaraan bermotor di Jalan. Substansi difungsi sudah barang tetntu tidak terlepas dari materi peraturan perundang-undangan yaitu peraturan Menteri Perhubungan Nomor : PM.134 Tahun 2015 yang meliputi sebagai berikut :

1. “Alat penimbangan” adalah seperangkat alat untuk menimbang kendaraan bermotor yang dapat dipasang secara tetap atau yang dapat dipindahkan yang digunakan untuk mengetahui berat kendaraan beserta muatannya.

   Dalam proses penimbangan kendaraan bermotor menggunakan sebuah alat untuk melakukan penimbangan kendaraan yang memuat barang barang bawaan yang melewati

jalan tertentu dimana terdapat unit penimbangan. Alat tersebut memiliki jenis yang bersifat flesibel yakni bisa dipasang secara tetap dan ada juga yang bisa dipindahkan. Alat tersebut bisa mengetahui berat kendaraan dan juga berat muatannya. Dengan demikian setiap kendaraan besar dan memembawa muatan bang yang beratnya melebihi persyaratan dengan alat itu akan diketahui dengan mudah.

2. "Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)" adalah unit kerja di bawah Kementerian Perhubungan yang melaksanakan tugas pengawasan muatan barang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada setiap lokasi tertentu.

Unit kerja penimbangan yang singkat UPPKB merupakan organisasi berada dibawah Kementrian Perhubungan melalui Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Keberadaan UPPKB akan menggantikan unit kerja yang ada saat ini tersebar diseluruh wilayah Indonesia. Namun pada masa yang akan datang jika lokasi unti penimbangan saat ini dianggap sudah tidak tepat lagi lokasinya sebagai fungsi pengawasan dan penindakan maka boleh jadi UPPKB bisa berada ditempat yang baru yang lebih tepat.

3. "Pengemudi" adalah orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

Faktor pengemudi merupakan entry point yang menjadi titik tolak dalam keselamatan kendaraan bermotor. Pengemudi yang memiliki kompetensi sudah dpastikan harus mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM). Namun sertifikasi bagi pengemudi barangkali belum seluruhnya dilakukan oleh perusahaan kendaraan bermotor tersebut. Pada masa yang akan datang setiap pengemudi wajib

memiliki sertifikasi yang ditetapkan oleh lembaga yang berwenang yaitu Lembaga Sertifikasi Profesi. Apalagi menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) mendorong semua pengemudi bersertifikasi. Sebab jika tidak dipersiapkan sejak dini sangat dimungkinkan profesi pengemudi kendaraan berat bisa kalah bersaing dengan tenaga kerja asing seperti dari Philipinan atau bahkan Vietnam.

4. "Petugas Pemeriksa" adalah Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di Bidang lalu lintas dan Angkutan Jalan.

   Petugas pemeriksa dalam pelaksanaan fungsi penimbangan terdiri dari Polri dan PPNS. Berbeda dengan kondisi eksisting saat ini dimana seluruh petugas unit penimbangan dari Dinas Perhubungan Propinsi. Keterlibatan petugas Polri dan PPNS sebagai pelaksana inti dalam pemeriksaaan ketika terjadi permasalahan yang terkait dengan penimbangan kendaraan bermotor menunjukan bahwa unit organisasi ini semakin kuat. Sebagai lembaga pengawas dan sekaligus melakukan tindakan terhadap pelanggaran membuktikan kesungguhan pemerintah dalam mengemban fungsi pengawasan infrastruktur jalan sebagai tulang punggung transportasi angkutan jalan.

5. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan /atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.

   Dalam penyelenggaraan fungsi penimbangan juga melibatkan perusahaan sebagai pemilik kendaraan bermotor yang membawa muatan barang barang berat yang bertonase berat. Keterlibatan mereka merupakan bentuk keikut sertaan dalam menjaga dan mengawasi infrastruktur jalan. Para pengusaha

kendaraan bermotor secara internal bisa membantu mengawasi agar kendaraannya membawa muatan yang bebannya ssuai dngan peraturan pemerintah.

6. Pemerintah Pusat, yang selanjutnya disebut Pemerintah, adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan Pemerintah Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

   Sebagai penanggung jawab puncak dalam penylenggaraan pemerintahan secara umum yang mengemban amanat undang undang adalah Presiden. Penanggung jawab Presiden menunjukan bahwa penylenggaraan fungsi penimbangan kendaraan bermotor memliki legitimasi yang kuat.

7. Menteri adalah Menteri Perhubungan

   Menteri Perhubungan sebagai pembantu Presiden merupakan menteri yang bertanggung jawab langsung baik secara manajemen maupun teknis terhadap kelancaran pelaksanaan fungsi penimbangan kendaraan bermotor.

8. Direrktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

   Direktur Jendral Perhubungan Darat sebagai pejabat pelaksana yang berada dibawah Menteri Perhubungan merupakan pejabat yang bertanggung jawab secara teknis tentang penyelenggaraan fungsi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Pejabat yang langsung berada dilapangan memantau dan mengawasi pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor dalam menjaga dan memelihara infrastruktur jalan di selurh wilayah Indonesia.

Konsep-konsep diatas merupakan aspek utama dalam pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor baik yang meliputi, peralatan penimbangan, organisasi penimbangan, SDM yang melaksanakan penimbangan, organisasi perusahaan yang memiliki kendaraan umum yang wajib dilakukan penimbangan serta organisasi pemerintah dan pejabat yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor.

B. Teori Transportasi Jalan.

Berbicara Mengenai Jembatan Timbang atau Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan merupakan wilayah kajian Transportasi Darat atau lebih spesifik disebut transportasi jalan. Sebab Transportasi paling sedikit ada 3 (tiga) aspek utama yang saling terkait yaitu ; jalan, kendaraan dan terminal. Asepak lain dalam rangka mendukung keselamatan transportasi meliputi traffic, atau rambu lalu lintas, maka jalan, parkir dan termasuk Jembatan Timbang. Salah satu fungsi Jembatan Timbang atau penimbangan kendaraan bermotor yaitu menyangkut aspek keselamatan secara tidak langsung yaitu mencantat dan mengawasi dan menindak kendaraan bermotor yang kelebihan muatan. Penimbangan Kendaraan Bermotor bertujuan menjaga dan memelihara infrastruktur jalan agar kondisi jalan tetap baik. Dengan kondisi jalan yang rusak akibat dilewati oleh kendaraan yang muatan melebihi kapasitas jalan sudah barang tentu akan menganggu keselamatan bagi para pengguna jalan. Oleh sebab itu penimbangan kendaraan bermotor merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari transportasi jalan sebagai suatu sistem.

Terminologi Transportasi merupakan jasa yang menghantarkan orang-orang dan barang yang dibawa atau barang saja dari tempat yang

ketempat lain yang dituju. Semua Pakar secara umum diartikan seperti diatas sehingga dapat sepakat dengan difinisi diatas.

Seperti dikatakan oleh Adisasmita (2014) mengatakan bahwa "Transportasi diartikan sebagai kegiatan memindahkan barang dan dari suatu tempat ke tempat yang lain. Senantiasa terdapat usaha atau ikhtiar untuk memperbaiki keadaan sarana dan prasarana transportasi yang ada dewasa ini menjadi objektif dan produktif dalam melayani jasa Transportasi. Pendapat tersebut diatas membuktikan bahwa pengertian transportasi sama dengan semua pakar transportasi bahwa transportasi suatu proses kegiatan sebagai usaha memindahkan orang dan barang dengan menggunakan sarana dan prasarana dalam kondisi yang baik agar menjadi efektif dan produktif. Adapun yang dimaksud sarana yaitu alat transportasi yang disebut kendaraan sedangkan yang disebut prasarana yaitu disebut "Jalan".

Selanjutnya Adisasmita (2014) mengatakan lebih detail bahwa " muatan diangkut oleh sarana angkutan atau alat transportasi (Kendaraan) yang mnggunakan prasarana jalan berjarak dari tempat asalnya (origin) menuju ketempat tujuan (destination)," kemudian di jelaskan," dalam hubungan ini yang harus diperhatikan ialah mengenai keadaan waktu pengiriman muatan tersebut akan dilaksanakan kemudian perlu pula diketahui tentang keadaan sarana transportasi, jenis, tipenya, kapasitas atau ukurannya dan umur pemakaian teknisnya. Keadaaan prasarana jalan akan menyangkut masalahnya, lebarnya kualitas atau tekanan gandarnya dan pengaturan lalu lintasnya.

Penjelasan pakar di atas dapat menjadi landasan teori jika dikaitkan dengan fungsi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Keterkaitan tersebut antara lain mengenai sarana yaitu kendaraan yang

membawa muatan orang atau barang, jenis kendaraan sangat tergantung dengan jenis dan jumlah muatannya.

Semakin banyak dan besar atau berat jenis muatannya maka membutuhkan kendaraan dengan tipe dan kepasitas atau ukurannya yang besar pula. Demikian pula keterkaitan dengan keadaan prasarananya . Aspek yang meliputi jalan yaitu : Panjang Jalan, Lebar Jalan, Kualitas Jalan atau Tekanan gandarnya serta pengaturan lalu lintas. Dengan demikian aspek yang telah diuraikan diatas meliputi tiga aspek utama yaitu "Kendaraan, muatan dan kondisi jalan". Sebab fungsi Jembatan Timbang atau penimbangan kendaraan bermotor di jalan yaitu melakukan kegiatan penimbangan dengan menggunakan teknologi tertentu terhadap kendaraan bermotor yang membawa muatan yang diduga beratnya melebihi ketentuan kapasitas atas tekanan gandar pada suatu "ruas jalan" tertentu. Semakin besar kendaraan bermotor dan dengan muatan yang juga melebihi ketentuan tekanan gandarnya maka akan membuat kerusakan pada ruas jalan yang dilalui. Dengan demikian fungsi Penimbangan dan Penindakan terhadap kendaraan yang melewati jalan yang terdapat di lokasi unit penimbangan. Untuk itu ruas jalan pada panjang jalan tertentu di jalan nasional atau propinsi dan kabupaten jika di lewati oleh kendaraan berat tanpa mempertimbangkan tekanan gandar sudah dipastikan jalan tersebut cepat rusak. Contoh sepanjang jalan pantura mulai dari Jakarta sampai dengan Cirebon sebagai jalan Nasional kondisinya selalu dalam keadaan rusak setiap tahunnya. Perbaikan jalan dilakukan setiap tahun bahkan sering disebut sebagai "Proyek Abadi"

Ilustrasi diatas menunjukkan bahwa luas dan panjang Jalan serta jumlah kendaraan yang melewati jika di hitung-hitung berapa jumlah pengerakan kendaraan yang melewati jalan tersebut mempercepat kerusakan jalan tersebut. Dengan demikian jenis kendaraan yang

melewati jalan tertentu harus dilihat karakteristiknya untuk menentukan lokasi fungsi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Menurut Hidayat dan Mitra (2014) Karakteristik Fisik (dimensi dan berat), unjuk kerja, fungsi, maksud penggunaan suatu kendaraan. Kecapatan dan kapasitas angkut merupakan hal yang penting, tetapi keamanan, kenyamanan, kecocokan, sifat dan mulai dari muatan, perlindungan terhadap muatan satuan ukuran, jarak perlajanan dan sebagainya secara kesemrawutan perlu dipertimbangkan

Pendapat diatas dalam konteks penimbangan kendaraan bermotor di jalan sudah barang tentu karakteristik kendaraan terutama kondisi fisik yang mengandung dimensi dan berat , kapasitas angkut, kecepaatan, muatan dan perlindungan terhadap muatan dan jarak perjalanan menjadi pertimbangan dalam kajian tentang Jembatan Timbang atau Penimbangan Kendaraan Bermotor dijalan. Kemudian Hidayat dan Mitra (2014) menambahkan bahwa kendaraan dapat digunakan untuk angkutan pribadi, angkutan umum dan angkutan barang, dalam kaitan dengan pembahasan penimbangan kendaraan bermotor di jalan lebih focus kepada kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang.

Kemudian pendapat pakar yang lain yaitu misalnya Siregar (2012) menyatakan bahwa “Transportasi adalah Kegiatan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi membuat nilai barang lebih mahal dibanding di tempat tujuan dari pada di tepat asal. Pendapat tersebut mengisyaratkan bahwa fungsi transportasi merupakan pengerakan yang menyebabkan adanya perubahan nilai antara tempat yang satu dengan yang dituju (destination). Dalam perspekftif ekonomi transportasi merupakan aktifitas jasa yang menimbulkan nilai lebih. Ketika seseorang membawa barang dari tempat

asal (origin) maka ketika menuju tempat tujuan (destination) jika barang tersebut akan dijual maka nilainya akan lebih tinggi.

Selanjutnya bahwa fungsi transportasi sangat erat dengan sarananya yaitu “kendaraan bermotor itu sendiri. Perkembangan transportasi yang sangat pesat ketika didukung oleh perkembangan yang pesat pula teknologi kendaraan bermotor. Oleh sebab itu ketika kendaraan motor berkembang pesat maka “ transportasi motor dan jalan yang terdiri kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasi dan jalan yang menjadi lintasan menjadi primadona transportasi angkutan umum. Seiring dengan perkembangan ekonomi dan industry dominasi angkutan barang semakin tinggi. Dari sentra produksi pengangkutan melalui kendaraan besar atau disebut mobil barang semakin mendominasi melewati jalan raya baik jalan nasional, ropinsi dan kabupaten. Selanjutnya yang disebut dengan mobil barang atau sering disebut truk barang umum merupakan truk yang digunakan untuk mengangkut segala jenis barang baik yang dikemas atau tanpa kemasan dalam bentuk curah namun penggunaan yang sifatnya spesifik sering diangkat dengan truk yang diperuntukkan untuk satu jenis barang saja (Istianto, dkk, 2015). Seperti yang disebutkan diatas dominasi kendaraan Truk dengan muatan barang yang melebihi tonase dari kapasitas gandar yang berdampak terhadap kerusakan jalan sudah terjadi sejak lama. Dengan kehadiran unit kerja fungsi penimbangan kendaraan bermotor atau yang dulu dinamakan jembatan timbang pada kenyataannya kurang efektif. Padahal pemantauan dan pengawasan bahkan penindakan terhadap kendaraan bermotor yang membawa muatan barang melebihi tonase tersebut sudah sangat urgen.

Berdasarkan penjelasan yang disampaikan para pakar diatas dapat disimpulkan bahwa Transportasi merupakan kegiatan jasa yang memindahkan barang dan orang dengan menggunakan kendaraan

bermotor dari tempat asal (Origin) menuju tempat yang lain (destination) mengandung perubahan nilai yang bersifat ekonomi. Proses kegiatan tersebut membawa konsekwensi terhadap tuntutan ketersediaan sarana dan prasarana. Sarana berupa kendaraan bermotor dan parasana berupa jalan serta lalu lintas jalan yang mengatur perjalanan kendaraan dari tempat asal ke tempat tujuan. Karakteristik kendaraan bermotor yang digunakan sebagai angkutan umum. Jenis angkutan umum antara lain meliputi angkutan penumpang dan angkutan barang membawa pengaruh terhadap kondisi jalan yang dilewati tersebut terutama angkutan barang yang melebihi tonase .

Untuk mencegah supaya tidak terjadi kerusakan terhadap jalan yang dilewati oleh kendaraan bermotor terutama yang digunakan untuk angkutan barang maka di perlukan unit organisasi yang melaksanakan fungsi pengawasan dan penindakan terhadap kendaraan bermotor yang membawa muatan barang melebihi ketentuan kapasitas jalan. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Dengan peraturan menteri tersebut unit Organisasi yang menjalankan fungsi Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan yang disebut unit pelaksana penimbangan Bermotor (UPPKB). Dengan peraturan yang baru tersebut diharapkan system, pola, model yang akan diterapkan membawa harapan baru paling tidak dua tahun kedepan terhadap kondisi infrastruktur jalan di wilayah Indonesia.

C. Komponen Penimbangan Kendaraan Bermotor

Komponen yang terkait dengan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan meliputi antara lain : Indikator Timbangan, Load Ceel (Sensor), Kontruksi Timbangan (Besu WF:500/600/200 untuk Main Bean dan Cross Bean), Pondasi (bisa berupa cakar ayam atau tiang pancang),

kamera dan Software dan Printer. Komponen tersebut diatas merupakan peralatan yang terkait dengan pengoperasian penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Adapun jenis Komponen tersebut dimasukan dalam bab ini karena merupakan konsep konsep terkait dengan penimbangan kendaraan bermotor. Untuk itu uraian konsep komponen tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. **Indicator Jembatan Timbang**

   Indicator adalah alat yang digunakan untuk membaca dan mengetahui berat dari mobil/truck yang ditimbang, sama seperti timbangan pada umumnya Indicator merupakan komponen penting dari sebuah Jembatan Timbang. Peralatan tersebut seperti yang dijelaskan merupakan alat ukur yang dapat cepat diketahui beratnya kendaraan yang ditimbang baik berat Truknya maupun berat muatannya.

2. **Loadcell**

   Loadcell atau yang bisa disebut sensor timbangan ialah salah satu dari bagian part Jembatan Timbang yang letaknya antara pondasi dan konstruksi Jembatan Timbang, loadcell umumnya terbuat dari Alloy Stell & Stainless Stell, kapasitas Loadcell tergantung dari kapasitas Jembatan Timbang ada yang 20 / 25 / 30 ton. Peralatan yang lebih teknis dengan ukuran tertentu memiliki fungsi sebagai sensor pada jembatan timbang yang posisinya diletakan dibawah dalam kontruksi jembatan timbang.

3. **Konstruksi Jembatan Timbang**

   Konstruksi Jembatan Timbang sedikit berbeda dengan Jembatan Timbang pada umumnya, karena terbuat dari plat dan besi yang khusus didesain untuk alat timbang dan disertifikasi contoh dari besi tersebut adalah (Besi WF: 500/600/200 untuk Main Beam & Cross

Beam). Peralatan kontruksi jembatan timbang lebih spesifik dengan desain yang khusus dan bahkan harus disertifikasi.

4. **Pondasi Jembatan Timbang**

Pondasi Jembatan Timbang sama seperti pondasi utama pada umumnya yang biasanya terbuat dari Tiang Pancang maupun cor beton, hanya saja pondasi jembatan timbang tatakannya menggunakan base plate yang berfungsi untuk menahan konstruksi dan Loadcell. Demikian pula fondasi jembatan timbang merupakan fondasi yang dibuat sesuai dengan ketentuan dalam desain jembatan timbang. Walaupun secara umum fondasi dibuat dengan cor beton tetapi tatakannya terbuat dari base plate agar supaya kuat untuk menahan beban kontruksi dan loadcell.

5. **Kamera Timbangan**

Jembatan timbang dilengkapi dengan kamera yang berfungsi untuk menyimpan data mobil dan material truck maupun mobil yang ditimbang baik nomor kendaraan maupun material truck. Sebagai fungsi pelengkap dalam system jembatan timbang yaitu sebuah kamera timbangan. Kamera ini berfungsi meninyimpan data mobil dan juga nomor kendaraan. Jika semua jembatan timbang di Indonesia dilengkapi dengan kamera timbangan sebenarnya memiliki data yang lengkap tentang keseluruhan proses penimbangan kendaraan bermotor.

6. **Software & Printer**

Software Jembatan Timbang fungsinya hampir sama seperti software yang biasanya digunakan untuk parkir kendaraan bermotor, hanya perbedaan jika software parkir biasa tidak dilengkapi dengan data material maupun berat dari kendaraan yang lewat, jika di

software Jembatan Timbang semua data tersebut bisa terecord/tersimpan.

Seluruh komponen jembatan timbang yang jumlahnya ada 6 (enam) buah menjadi penting untuk diperhatikan agar dalam setiap unit kerja penimbangan dilengkapi semua komponen tersebut diatas.

BAB III
RUANG LINGKUP KEGIATAN PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR

Penjelasan mengenai ruang lingkup kegiatan Jembatan timbang merupakan konsep secara umum yang telah di laksanakan selama ini. Disamping itu juga kegiatan-kegiatan tersebut secara normative masih berlaku walaupun kemungkinan ada yang sudah tidak sesuai dengan Peraturan yang berlaku saat ini. Berdasarkan sumber yang dikutip dari id.wikipedia.org /…Jembatan Timbang, ruang lingkup penimbangan kendaraan bermotor di jalan atau jembatan timbang yang meliputi ; jenis jembatan timbang, proses penimbangan kendaraan bermotor, batas muatan , petugas atau karyawan dan struktur organisasi pelaksana jembatan timbang.

Pembahasan dalam buku ini masih menggunakan dua terminologi antara "jembatan timbang " dengan penimbangan kendaraan bermotor di jalan". Penggunaan kata jembatan timbang disamping sudah angat familiar dalam masyarakat juga jembatan timbang sudah menjadi sebuah nama. Sedangkan terminologi "penimbangan kendaraan bermotor di jalan " bersumber dari peraturan perundangan. Terminologi tersebut merupakan konsep baku yang dapat menjadi referensi dalam setiap kajian tentang transportasi jalan. Terminologi penimbangan kendaraan bermotor di jalan lebih bersifat kalimat aktif yakni mengandung kata kerja bahwa ada kegiatan penimbangan terhadap kendaraan bermotor pada suatu lokasi tertentu yang telah ditetapkan pada ruas jalan nasional. Penimbangan kendaraan bermotor menggunakan beberapa peralatan sebagaiamana telah disebutkan diatas yang disebut komponen penimbangan kendaraan bermotor tersebut.

Terminologi baru diatas pada dasarnya melengkapi dan mempertegas maksud dari pada jembatan timbang, yakni yang ditimbang adalah khusus "kendaraan bermotor yang sedang melewati jalan tertentu. Namun dalam penggunaan terminologi masih sering duplikasi tetapi maksud dan maknanya adalah sama. Untuk selanjutnya akan diuraikan substansi pokok dalam ruang lingkup kegiatan penimbangan kendaraan bermotor yaitu sebagai berikut;

1. JENIS JEMBATAN TIMBANG

a. Jembatan Timbang Sumbu

   Adalah timbangan yang menimbang muatan sumbu, dimana masing-masing sumbu ditimbang satu persatu kemudian untuk mengetahui berat keseluruhan truk dilakukan penjumlahan.

b. Jembatan timbang portable

   Merupakan timbangan yang bisa dipindah-pindahkan, dapat berupa timbangan untuk masing-masing roda atau untuk seluruh kendaraan sekaligus.

c. Jembatan timbang modern

   Sehubungan dewasa ini *konfigurasi* dan *arus lalu lintas* yang tinggi, maka diperlukan **Jembatan Timbang Modern.** Jembatan Timbang modern ini harus secara otomatis menimbang kendaraan yang lewat, yaitu dengan timbangan elektronik digital yang terkomputerisasi, artinya secara otomatis kendaraan akan ditimbang secara keseluruhan dan batas-batas toleransi pelanggaran yang diijinkan, Misalnya, secara bertahap pelanggaran akan dikurangi dimulai toleransi kelebihan muatan 70% kemudian 50% selanjutnya 30% dst. Hal ini dimungkinkan dengan program computer secara bertahap diubah. Di Indonesia,

sebenarnya akan dimulai pada Jembatan Timbang Losari (Cikampek).

Ketiga jenis jembatan timbang yang saat ini digunakan di beberapa lokasi di wilayah Indonesia. Terutama jenis jembatan timbang sumbu banyak digunakan di beberapa lokasi. Adapun jenis jembatan timbang portable pernah dilakukan uji coba pelaksanaan tetapi sampai saat ini tidak dilanjutkan. Sedang jenis jembatan timbang modern seperti yang telah dijelaskan diatas sudah dilaksanakan di beberapa lokasi jembatan timbang misalnya di lokasi jembatan timbang jalan nasional di wilayah Sumatera Barat antara Padang menuju Kota Bukit Tinggi 3 kilo meter sebelum sampai Kabupaten Solok.

2. FASILITAS JEMBATAN TIMBANG

Fasilitas jembatan timbang yang dimaksud yaitu fasilitas uatam dan fasilitas penunjang walaupun keduanya keberadaanya tidak bisa terpisahkan yakni saling melengkapi. Lokasi jembatan timbang pada umumnya berada pada are komplek tertentu yang telah dipersiapkan dengan baik malalui studi kelayakan. Demikian pula fasilitas operasional jembatan timbang merupakan persyaratan mutlak yang harus di penuhi. Misalnya area jembatan timbang harus steril seperti lingkungan komplek jembatan timbang ditembok keliling atau minimal ada pagar keliing sebagai pembatas dan lain lain. Untuk itu selengkapnya penjelasan mengenai fasilitas jembatan timbang yaitu sebagai berikut;

a. Komplek jembatan timbang dan diberi pagar keliling

   Seperti dejelaskan diatas bahwa dengan diberikan pagar keliling di area komplek jembatan timbang merupakan upaya sterilisasi

lingkungan jembatan timbang. Mengingat penimbangan kendaraan bermotor pada umumnya adalah Truk besar yang membawa muatan barang barang kebutuhan masyarakat atau barang barang yang dihasilkan dari pabrik. Ketika dilakukan penimbangan yang melewati batas toleransi jika dilakukan pembongkaran sudah barang tentu memerlukan pengamanan untuk mencegah hal hal yang tidak terduga itu terjadi. Oleh sebab itu sterilisasi area komplek jembatan timbang dengan pagar keliling sebagai bentuk tanggungjawab pemerintah dalam hal "safety".

b. Jalur keluar masuk kendaraan yang akan ditimbang

Mengingat yang ditimbang adalah kendaraan besar sudah barang tentu arus keluar- masuk harus diatur supaya tidak terjadi kesremawutan di area penimbangan. Oleh sebab itu penggunaan lahan untuk keluar masuk kendaraan besar maka tata ruang area jembatan timbang didesain tidak saling berpapasan antara kendaraan yang satu dengan lainnya. Modelnya dibuat satu pintu masuk dan satu pintu keluar. Jika kendaraan yang akan masuk banyak maka akan timbul antrian baik pada pintu masuk maupun pintu keluar. Pada umumnya lokasi jembatan timbang yang banyak dilalui oleh kendaraan besar yang membawa muatan barang barang jalan tersebut lalu lintasnya sering mengalami kemacetan. Jika volume kendaraan sedang banyak maka kemacetan akan terjadi, karena keluar masuk kendaraan tersebut memotong pada ruas jalan yang berlawanan.

c. Plafond jembatan timbang

Seluruh jembtan timbang sudah dipastikan memiliki plafond jembatan timbang. Oleh karena "plafond jembatan timbang" merupakan tempat yang menunjukan ruang area untuk menimbang kendaraan bermotor. Keberadaan plafond diletakan pada posisi yang tepat untuk menimbang kendaraan bermotor tersebut. Sebab alat penimbangan seperti yang telah disebutkan diatas berada pada plafond jembatan timbang tersebut. Oleh sebab itu posisi plafond jembatan timbang memudahkan untuk pencatatan muatan yang dibawa setiap kendaraan bermotor.

d. Bangunan operasional jembatan timbang, yang terdiri atas : ruang operator timbangan, ruang administrasi, ruang kepala, WC/kamar mandi, Ruang istirahat petugas, ruang rapat, dapur, gudang, genset atau peralatan. Untuk jembatan timbang yang jauh dari kota, maka diperlengkapi dengan mess petugas. Selain itu juga ada fasilitas olah raga (badminton/pingpong), tempat ibadah (mushola,kapel).

Fasilitas penunjang yang harus disediakan seperti disebutkan diatas pada setiap jembatan pada umumnya sudah ada. Walaupun keadaan fasilitas pada masing masing jembatan timbang berbeda kondisinya.

3. PROSES PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR

Seperti diketahui bersama bahwa dalam pembahasan bab ini sebagian pokok pokok substansi bersumber pada website yang berinitial id.vikipedia.org/…..jembatan tim. Namun dalam penjelasannya sedapat mungkin dilakukan elaborasi atau penelusuran lebih mendalam pada masing masing pokok pokok konten yang akan dibahas baik pada pembahasan jenis jembatan timbang konvensional dan jembatan

timbang modern. Adau penjelasan kedua jenis jembatan timbang dan konten yang lain yaitu diuraikan sebagai berikut;

a. Proses Penimbangan Kendaraan Secara Konvensional

Dalam memproses penimbangan kendaraan, maka dilakukan sebagai berikut :

- Kendaraan masuk komplek jembatan timbang melalui jalur masuk

  Pada umumnya kendaraan bermotor yang membawa muatan barang barang tertentu memasuki area jembatan timbang. Jika dalam keadaan ramai akan terjadi antrian beberapa kendaraan bermotor berderet dan satu persatu melewati diatas plafond timbangan.

- Kendaraan berhenti di atas plafond untuk di timbang

  Seperti disampaikan diatas bahwa plafond merupakan area dimana kendaraan bermotor yang akan ditimbang berada pada posisi yang tepat untuk ditimbang. Ketika kendaraan berhenti maka proses penimbangan dimulai dengan waktu yang relative cepat apalagi jika penimbangan menggunakan teknologi digital hanya memerlukan beberapa detik saja.

- Petugas timbang mengaktifkan timbangan untuk dilihat berat kendaraan.

  Sesuai dengan standar operation procedure (SOP) petugas mengatur kendaraan yang akan ditimbang pada posisi yang tepat. Bagi jembatan timbang yang masih konvensional petugas mengecek isi muatan dan mencatat berapa volume barang barang yang dimuat dalam daftar catatan yang telah disediakan. Waktu kurang dari 5 menit proses penimbangan telah selesai. Jika banyak kendaraan yang akan ditimbang waktu beberapa menit memang dapat menimbulkan antrian yang panjang. Dengan demikian

antrian panjang sampai kejalan raya dipastikan akan mengganggu arus lalu lintas disekitar jalan raya dimana lokasi jembatan timbang berada.

- Untuk jembatan timbang modern, petugas kemudian memasukkan data JBB/JBKB kendaraan, dan computer menghitung secara otomatis. Kalau hasilnya bahwa terjadi kelebihan muatan, maka sopir/kenek kemudian membayar denda sesuai dengan kelebihan muatan. Namun kalau kelebihan muatan terlalu besar sesuai peraturan, maka kendaraan kemudian memasuki jalur gudang/pelataran penyimpangan muatan lebih, dan kendaraan memasuki jalur timbangan untuk ditimbang lagi, kalau masih kelebihan muatan masuk ke palataran penumpukan barang.
- Kalau sudah dilakukan penimbangan kendaraan keluar melalui jalur keluar.

Masuk dan keluarnya kendaraan bermotor yang akan ditimbang jika lalu lintas sedang ramai pada umumnya menimbulkan kemacetan. Tetapi jika lalu lintas tidak dalam keadaan yang ramai pada umumnya tidak menimbulkan kemacetan.

b. Proses Jembatan Timbang Modern

Seperti telah dijelaskan pada bab diatas bahwa pembahasan materi pada bab ini sebagian besar bersumber dari id.vikipedia.org/ jembtan….tim yaitu sebagai berikut;

Pada jembatan timbang modern terdapat dua deteksi penimbangan (lihat contoh di bawah ini).

1) **Penimbangan awal.** Kendaraan masuk pada alat deteksi awal, di mana secara otomatis kendaraan yang kelebihan muatan yang berlebihan sekali terdeksi yang tidak masuk

dalam toleransi, dan harus masuk jalur pembongkaran untuk membongkar kelebihan muatan, kemudian masuk lagi ke deteksi awal.

2) **Penimbangan Kendaraan.**Kendaraan yang sudah selesai masuk jalur penimbang dan berhenti di plafond untuk ditimbang. Kalau masih kedapatan kelebihan muatan yang masuk dalam toleransi, maka sopir/kenek bayar denda dan retribusi, atau yang sudah selesai ditimbang terus keluar setelah membayar retribusi.

4. BATASAN MUATAN PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR

Demikian pula penjelasan mengenai batasan muatan penimbangan kendaraan bermotor bersumber ada id.vikipedia org/jembatan..tim dengan uraian sebagai berikut;

penindakan toleransi muatan lebih perlu diambil sebagai kebijaksanaan penindakan muatan lebih, hal ini disebabkan karena tidak mungkin Pemerintah dengan seketika menindak kendaraan yang bermuatan lebih sesuai batas muatan kelas jalan. Secara berangsur-angsur muatan akan disesuaikan dengan batas sesuai kelas jalan. Misalnya untuk tahap peratama diberikan toleransi 70%, artinya sebuah kendaraan masih diberikan dispensasi muatan 170% dengan batas kelas jalan. Secara berangsur toleransi muatan akan dikurangi menjadi 50% kemudian 30% , dst. Misalnya sebuah truk dengan konfigursai 1-2.2 atau Truk Tronton dan 1-2.2.-2.2.2. atau trailer pada jalan Kelas II masing-masing diberi JBI 22 ton dan 43 ton (lihat Tabel di bawah ini), berarti dengan toleransi 70% untuk kelas II muatan menjadi 170% x 22 ton sama dengan 37,4 ton dan 170% x 43 ton sama dengan 73, 1 ton. Ini berarti pada toleransi 70% untuk Truk Tronton 1-2.2 dengan muatan 50

ton dan Trailer 1-2.2.- 2.2.2. dengan muatan 90 ton, masing-masing kelebihan muatan 12,6 ton dan 16m9 ton harus dibongkar di lapangan penumpukan barang atau gudang. Seperti diketahui toleransi 70% adalah untuk keadaan sekarang, sedangkan rencanya Pemeritah akan mengurangi secara bertahap dan akhirnya dizinkan hanya 5 sampai 10% saja toleransi kelebihan muatan.

Tabel JBI untuk masing-masing konfigurasi kendaraan

Konfigurasi sumbu jumlah sumbu		Jenis	JBI Kelas I	JBI Kelas III
1-1	2	Truk Engkel	12 Ton	12 Ton
1-2	2	Truk Besar	16 Ton	14 Ton
1-2.2	3	Truk Tronton	22 Ton	20 Ton
1.1-2.2	4	Truk 4 Sumbu	30 Ton	26 Ton
1.2-2.2	4	Trailer	34 Ton	28 Ton
1-2.2-2.2	5	Trailer	40 Ton	32 Ton
1-2.2.-2.2	6	Trailer	43 Ton	40 Ton

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat

5. ORGANISASI PELAKSANAAN JEMBATAN TIMBANG

Secara umum organisasi merupakan unit sosial yang melakukan kegiatan organisasi sesuai dengan kedudukan dan kompetensinya masing masing dalam suatu organisasi. Dalam organisasi yang kecil maupun besar pada umumnya unit organisasi dipimpin oleh seorang kepala dan dibantu oleh staf yang manangani bidang ketatausahaan dan bidang teknis. Organisasi Jembatan Timbang yang selama ini telah dijalankan terdiri dari pelaksana yang melakukan kegiatan sehari hari tetapi hanya pada hari jam kerja sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dilain pihak pelaksana operasional yang melakukan kegiatan sehari hari selama dua puluh empat jam. Dalam sehari-hari operasional jembatan timbang diperlukan **petugas operasional kerja shift selama**

24 jam selama 7 hari kerja seminggu (3 shift masing-masing 8 jam) yang terdiri dari ;

a. Kepala tugas operasional

   Secara umum unit kerja pelaksanan jembatan timbang saat ini belum atau tidak memiliki jenjang eselon tertentu. Walaupun nomenklaturnya "Kepala" tidak selalu sebagai kepala kantor yang memiliki eselon. Namun berdasarkan peraturan yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan denga nomenklatur Kepala UPPKB akan diberikan eselon tertentu. Pada umumnya tugas dan fungsi Kepala UPT merencanakan dan mengendalikan operasional seluruh kegiatan penimbangan kendaraan bermotor. Melakukan pencatatan terhadap setiap kendaraan yang ditimbang. Melakukan penindakan terhadap setiap kendaraan yang melakukan pelanggaran melalu petugas Polri dan PPNS. Melakukan laporan secara berkala dan membuat laporan bukuk tahunan hasil penimbangan kendaraan bermotor disampaikan kepada pejabat yang berwenang.

b. Petugas pengatur lalu lintas pada jalur masuk dan keluar

   Petugas pengatur lalu lintas melakukan pengaturan arus masuk dan keluar kendaraan yang akan ditimbang. Pengaturan tersebut sangat penting agar supaya tidak terjadi penumpukan kendaraan bermotor yang berada di area jembatan timbang. Oleh sebab itu lokasi jembatan timbang yang berada pada ruas jalan yang ramai dan banyak dilalui oleh kendaraan lainnya maka petugas pengaturan lalu lintas pada umumnya pengaturan dilakukan mulai dari arus kendaraan yang akan masuk supaya tidak timbul stagnasi arus kendaraan yang datang dari arah masuknya kendaraan ke area jembatan timbang. Demikian pula arus kendaraan yang akan keluar juga dilakukan pengaturan supaya arus lalulintas dari arah keluarnya

kendaraan bermotor yang baru selesai melakukan penimbangan tidak terjadi penumpukan arus kendaraan lain tidak terjadi.

c. Petugas pengatur pada plafond untuk mengatur berhenti atau jalan

   Sesuai dengan pembagian tugas habis maka setiap fungsi yang memerlukan SDM untuk mendukung kelancaran kegiatan memiliki beban kerja yang cukup sesuai dengan standar beban kerja. Petugas pengatur kendaraan bermotor yang akan ditimbang menuju pada plafond yang berada pada posisi tertentu diatur pada posisi yang tepat. Pengaturan pada jembatan timbang yang konvensional perlu diatur arus lintasannya agar bisa mempercepat proses penimbangan. Proses melakukan penimbangan harus berjalan dalam waktu yang lebih singkat supaya tidka terjadi penumpukan kendaraan bermotor yang akan ditimbang. Menunggu beberapa menit saja boleh jadi akan terjadi antrian panjang sebagaimana terja pada pembayaran di gerbang jalan TOL. Berbeda dengan jembatan timbang yang menggunakan perlatan modern penimbangan dilakukan hanya dalam waktu beberapa detik saja.

d. Petugas timbang

   Petugas timbang yaitu petugas yang melaksanakan penimbangan kendaraan bermotor. Petugas tersebut melaksanakan tugasnya meliputi; mengatur penempatan kendaraan bermotor tepat diatas plafond, melakukan penimbangan sesuai dengan perlatan yang digunakan, mencatat berat dan ringannya muatan barang yang dibawa sesuai dengan blangko catatan yang sudah disediakan, memberikan aba aba bagi kendaraan yang selesai ditimbang untuk melanjutkan perjalanan.

e. Petugas administrasi denda

Apabila terdapat kendaraan bermotor yang membawa muatan melebihi ketentuan yang berlaku maka dilakukan pemeriksanaan untuk diberikan sangsi administrasi denda. Peugas menyiapkan administrasi denda dalam blangko yang sudah disiapkan dan dicatat dalam buku administrasi denda dan uang denda disimpan dibrankas yang sudah disiapkan dikantor tersebut.

f. Pesuruh khusus

Adapun yang dimaksud penusuruh khusus merupakan petugas yang melaksanakan fungsi diluar proses penimbangan kendaraan bermotor. Tugas pesuruh adalah melayani kepentingan dan kebutuhan para petugas penimbangan kendaraan bermotor. Sedangkan jenis tugasnya bersifat umum mulai dari urusan kebersihan kantor, kebersihan toilet dan kebutuhan pribadi oara petugas tersebut.

Uraian penjelasan diatas merupakan tugas dan fungsi seluruh rangkaian kegiatan penimbangan kendaraan bermotor. Tugas dan fungsi diatas bersifat terus menerus tidak ada hentinya, artinya jam kerja para petugas diatas bersifat 24 (dua puluh empat) jam. Pembagian tugasnya pada umumnya menggunakan system shift yakni dibagi dalam 3 (tiga) shift.

Sedangkan pelaksana tugas jembatan timbang sebagai karyawan yang jam kerjanya 7, 5 jam kerja efektif setiap hari yaitu;

a. Kepala Jembatan Timbang

Kepala Jembatan Timbang adalah jabatan pimpinan dalam unit kerja Jembatan Timbang yang bersifat manajerial. Artinya tugas dan fungsinya membuat perencanaan kegiatan unit kerja jembatan timbang, menyiapkan kebijakan operasional kegiatan

jembatan timbang, melakukan pengawasan kegiatan operasional yang dilakukan oleh para petugas jembatan timbang, melaksanakan laporan kegiatan opersional jembatan timbang. Memiliki kewenangan menentukan arah kegiatan oparsional jembatan timbang serta bertanggung-jawab terhdap selutuh kegiatan operasional jembatan timbang.

b. Karyawan Administrasi

Adapun karywan administrasi yaitu para pegawai yang pada umumnya melaksanakan tugas dan fungsi ketata-usahaan. Tupoksi ketatausahaan yaitu antara lain fungsi keuangan, kepegawaian, perlengkapan, kearsipan. Fungsi tersebut merupakan fungsi yang termasuk dalam ruang lingkup ketatausahaan.

c. Pesuruh, dan Karyawan keberishan dan pemelihara jemabatan timbang dengan peralatannya.

Berdasarkan penjelasan diatas menunjukan bahwa unit kerja jembatan timbang atau saat ini disebut Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor atau disingkat UPPKB merupakan unit kerja yang memiliki ciri kegiatan operasional yang bersifat terus menerus atau 24 (dua puluh empat) jam. Oleh sebab itu dalam pembagian tugas dibuat system shift yaitu tugas tugas operasional yang 24 jam dan tugas tugas manajerial dan ketatausahaan yang menggunakan jam kerja sehari hari yaitu 7,5 jam sehari. Dengan karaktersitik unit organisasi tersebut membutuhkan sumberdaya aparatur yang perlu dipersiapkan dengan baik. Sifat kegiatan yang terus menerus tersebut tidak boleh terjadi stagnasi tetapi kontinuitasnya harus terjaga dengan baik. Dengan demikian kesiapan SDM aparatur merupakan

tuntutan mutlak baik kualitas maupun kuantitasnya. Untuk mulai saat ini dan 2 (dua) tahun kedepan pemerintah pusat harus mempersiapkan baik SDM aparatur dan juga kebutuhan teknis yang diperlukan ketika organisasi baru diterapkan.

BAB IV
PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN SESUAI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 134 TAHUN 2015

Fungsi secara umum dalam kegiatan Penimbangan Kendaraan Bermotor antara lain meliputi fungsi Pemantauan, Pengawasan dan Penindakan. Fungsi-fungsi tersebut dapat di jelaskan berdasarkan kutipan dari id. Wikipedaia.org/…Jembatan timbang sebagai berikut.

1. **Fungsi Pemantauan**

   Hal ini dilakukan untuk melihat gelagat atau tren lalu-lintas angkutan barang dan kelebihan muatan. Tentu saja dengan perkembangan yang pesat jenis kendaraan, maka jembatan timbang yang lama tidak mampu lagi memantau lalu lintas angkutan barang dewasa ini, karena jembatan timbang lama memiliki kapasitas rending dan timbangan yang pendek. Dalam peraturan menteri nomor 134 tahun 2015 tentang penimbangan kendaraan bermotor di jalan, fungsi pemantauan sudah tidak dicantumkan. Akan tetapi lebih focus pada fungsi pengawasan dan penindakan serta fungsi pencatatan.

2. **Fungsi Pengawasan**

   Lalu-lintas angkutan barang perlu di awasi tonasenya dan jenis barangnya, agar Pemerintah dapat mengawasi permintaan dan penawaran dari barang tersebut. Fungsi pengawasan tentunya akan lebih bersifat pencegahan. Lalu lintas angkutan barang dengan kendaraan bermotor yang sesusi dengan bobot muatan yang dibawa. Hukum pasar seperti penawaran dan permintaan dalam kegiatan di masyarakat terutama kegiatan produksi untuk kebutuhan masyarakat

secara luas sudah barang tentu harus diantisipasi oleh pemerintah terutama yang terkait dengan transportasi jalan. Pengangkutan barang barang dari simpul produksi menuju pada simpul lain sangat dimungkinkan melalui transportasi jalan dengan menggunakan kendaraan bermotor. Pengawasan yang dilakukan pemerintah yaitu untuk menjaga agar infrastruktur jalan harus tetap terpelihara dengan baik. Keseimbangan antara kepentingan pemerintah yang menjamin keselamatan transportasi jalan dengan kepentingan dunia usaha yang membawa hasil produksinya dengan kendaraan bermotor harus ada titik temu. Teknologi jembatan timbang merupakan instrument untuk menentukan keseimbangan kedua belah pihak yang mempunyai tujuan berbeda tetapi memiliki misis yang sama yaitu peningkatan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

3. Fungsi Penindakan

Tiap jalur atau ruas jalan mempunyai kelas jalan, yang berarti kemampuan daya dukung jalan berdasarkan Keputusan Menteri. Untuk menjaga kerusakan perlu dilakukan penindakan berdasarkan berat tonase yang diijinkan, berikut toleransinya, dimana kendaraan bermotor tidak boleh melebihi muartan, pada jaringan jalan masing-masing pulau berikut ini. Dengan ketentuan ini, maka kendaraan yang melebihi muatan akan ditindak sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dengan demikian fungsi penindakan merupakan upaya pemerintah dalam menjamin keselamatan terhadap para oengguna transportasi jalan. Oleh sebab itu penindakan yang dilakukan pemerintah setelah melalui proses penimbangan kendaraan bermotor yang membawa muatan yang melebihi ketentuan yang berlaku.

Ketiga fungsi diatas merupakan fungsi yang selama ini telah dijalankan pada jembatan timbang yang saat ini masih berjalan di

seluruh wilayah Indonesia. Sesuai dengan peraturan menteri sebagaimana telah disebutkan diatas ada perbedaan penekanan pada focus pengawasan dan penindakan serta pencatatan. Ketiga fungsi diatas masih diangkat pada bab ini dimaksudkan ada kesinambungan informasi meskipun terdapat beberapa perbedaan. Pada bab ini akan menjelaskan seluruh kegiatan yang terkait dengan penimbangan kendaraan bermotor sesuai dengan peraturan yang berlaku. Dengan uraian penjelasan yang lengkap diharapkan dapat memberikan informasi yang lebih akurat dan komprehensif terutama perubahan perubahan yang terjadi terhadap peraturan yang lama.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 tahun 2015 Tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor yaitu melaksanakan fungsi memiliki memiliki fungsi pengawasan, penindakan dan pencatatan. Adapun unit organisasi yang melaksanakan fungsi diatas disebut Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan disingkat UPPKB. Adapun ruang lingkup kegiatan penimbangan kendaraan bermotor di jalan meliputi sebagai berikut;

A. Fungsi UPPKB

Seperti diketahui bersama bahwa fungsi UPPKB adalah pengawasan, penindakan dan pencatatan. Ketiga fungsi tersebut dilakukan untuk meningkatkan keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur jalan. Adapun ruang lingkup pencatatn dalam penimbangan kendaraan bermotor meliputi;

1. Tata cara pemuatan barang;

   Dalam pemuatan barang diperlukan tata cara agar supaya dalam pemuatan barang kedalam kendaraan bermotor tidak melebihi ketentuan yang berlaku. Dalam pemuatan barang ada kecenderungan kelebihan muatan akan tetapi ada batas toleransi

tertentu suatu kelebihan muatan diperbolehkan misalnya maksimal 5 %. Untuk pencegahan maka perlu diatur tata cara pemuatan barang.

2. Dimensi kendaraan angkutan barang;

   Sudah barang tentu dimensi kendaraan angkutan barang perlu dilakukan pencatatan berapa dimensi kendaraan yang menjadi standar dalam pemuatan barang yang akan melewati jalan dengan tekanan gandar yang diperbolehkan.

3. Penimbangan tekanan seluruh sumbu dan/atau setiap sumbu kendaraan angkutan barang;

   Dalam penimbangan kendaraan bermotor di jalan dapat dilakukan berdasarkan tekanan seluruh sumbu atau hanya pada setiap sumbu kendaraan angkutan barang. Hal tersebut sangat tergantung pada keadaan yang dimiliki pada unit penimbangan kendaraan bermotor tersebut.

4. Persyaratan teknis dan laik jalan;

   Sebagaimana telah diuraikan diatas bahwa pada setiap kendaraan bermotor yang dilakukan penimbangan diberlakukan persyaratan teknis dan laik jalan. Kendaraan bermotor yang membawa muatan bermacam macam jenis barang baik yang berbahaya maupun yang tidak berbahaya harus mengikuti persyaratan teknis dalam pemuatan barang tersebut. Demikian pula bagi kendaraan bermotor yang akan membawa muatan harus laik jalan. Mengingat kendaraan bermotor tersebut membawa muatan jika tidka laik jalan akan sangat membahayakan terhadap pengguna jalan. Contoh kecelakaan yang sering terjadi bagi kendaraan bermotor yang membawa muatan barang karena tidak laik jalan jika terjadi

kecelakaan sering membawa korban yang tidak sedikit bagi pengguna jalan lainnya.

5. Dokumen angkutan barang;

   Persyaratan dan pencatatan dokumen angkutan barang mutlak diperlukan disamping untuk keperluan pendataan keluar masuknya barang dari daerah yang satu kedaerah yang lain juga dokumen angkutan barang merupakan informasi penting dalam lalu lintas perdagangan.

6. Kelebihan dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan

   Pencatatan penting lainnya yaitu kelebihan muatan untuk dipergunaka sebagai informasi jenis barang apa saja yang sering dimuat dengan kapasitas yang melebihi ketentuan. Disamping itu juga kendaraan bermotor dengan tipe dan jenis yang sering melewati jalan tertentu pada kelas jalan yang dipersyaratkan.

7. Jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan

   Demikian pula pencatatan yang akurat terhadap jenis dan tipe kendaraan yang melewati jalan tertentu. Dengan pencatatan yang lengkap maka jenis kendaraan yang lewat jika sebagian besar tidak sesuai dengan ketentuan kelas jalan dapat dilakukan tindakan pemerintah yang sesuai dengan kepentingan kebutuhan masyarakat.

8. Jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan

   Pencatatn yang dilakukan untuk kebutuhan pendataan pada umumnya yaitu jenis barang yang diangkut dan berapa berat barang barang yang diangkut serta tujuanbarang tersebut diangkut.

Pencatatan terhadap 8 (delapan) kegiatan yang meliputi jenis kendaraan, jenis barang yang diangkut serta seberapa berat masing masing barang yang diangkut dan tujuan barang diangkut merupakan substansi dari tujuan pengawasan dalam tarnsportasi angkutan jalan. Pada hakekatnnya transportasi adalah aktifitas jasa yang lebih banyak memiliki efek bagi pertumbuhan ekonomi dan pengembangan serta pembangunan suatu wilayah.

B. Tipe Peralatan Penimbangan Kendaraan Bermotor (PKB)

Pencatatan Tipe Peralatan Penimbangan Kendaraan Bermotor, sebelum diuraikan kepentingan pencatatan mengenai tipe peralatan PKB perlu dijelaskan bahwa peralatan PKB sebagaimana telah disebutkan pada bab sebelumnya sangat berpengaruh terhadap kelancaran penimbangan kendaraan bermotor. Tipe peralatan penimbangan ada dua tipe yaitu yang konvensional dan yang modern. Kedua tipe tersebut memiliki ciri yang berbeda. Penimbangan kendaraan bermotor di Indonesia pada umumnya menggunakan tipe konvensional. Sedangkan tipe peralatan modern masih sedikit yang menerapkan. Pada masa yang akan datang sudah barang tentu tipe peralatan modern bisa digunakan di setiap UPPKB. Pemanfaatan pencatatan terhadap tipe perlatan PKB dapat diuraikan yaitu sebagai berikut:

(1). Untuk pemenuhan fungsi terhadap ketentuan dilakukan pengawasan muatan angkutang barang ;

Dengan pencatatan yang baik melalui penggunaan tipe peralatan PKB akan memudahkan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap penggunaan jalan oleh setiap kendaraan bermotor yang melewati dan membawa muatan barang. Dengan persyaratan atau ketentuan terhadap angkutan barang sudah sangat membantu

dalam menjaga keselamatan penggunaan jalan dari berbagai jenis kendaraan bermotor yang lain diluar angkutan barang. Jika fungsi pengawasan dapat berjalan efektif maka akan semakin terpelihara infrastruktur jalan. Oleh sebab itu jika infrastruktur jalan dalam kondisi yang baik maka mendudkung terhadap kelancaran arus lalu lintas pada ruas jalan tersebut.

(2). Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat pengawasan dan pengamanan jalan.

Dalam melakukan pengawasan terhadap kendaraan bermotor yang mengangkut barang dilakukan dengan peralatan jembatan timbang yang saat ini telah berlangsusng. Tujuan pengawasan tersebut antara lain adalah untuk pengamanan jalan. Sedangkan alat pengawasan dan pengamanan jalan ada dua jenis seperti disebutkan dibawah ini.

(3). Alat pengawasan dan pengamanan jalan terdiri dari :

a. alat penimbangan yang dipasang secara tetap; atau

Adapun alat penimbangan yang dipasang secara tetap yaitu bahwa alat penimbangan merupakan alat yang digunakan dan dipasang pada suatu lokasi tertentu yang tepat secara permanen. Alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada dasarnya mempertimbangkan bahwa lokasi penimbangan pada ruas jalan tertentu telah dinilai dengan berbagai kriteria layak ditempatkan alat penimbangan scara tetap tersebut . Kelemahannya yaitu jika suatu ketika ruas jalan mengalami perubahan fungsi arus lalulintas atau karena suatu hal lain maka peralatan tersebut jika dipindahkan akan mengalami kesulitan atau kurang fleksibel.

c. alat penimbangan yang dapat dipindahkan.

Sedangkan alat penimbangan yang dapat dipindahkan merupakan alat yang memang diperuntukan bagi suatu ruas jalan yang sifanya situasional. Mengingat alat penimbangan mahal jika hanya digunakan secara tidak efektif pada akhirnya menjadi barang rongsokan. Oleh sebab itu alat penimbangan dengan tipe yang dapat dipindahkan lebih bersifat dinamis untuk ruas jalan yang memang frekuensi kendaraan bermotor yang membawa muatan terkonsentrasi pada suatu titik tertentu karena terdapat proyek besar yang bersifat cukup lama. Untuk pengamanan jalan sekitar proyek tersebut supaya tidak mengalami kerusakan yang cepat maka penggunaan alat penimbangan yang bsia dipindahkan lebih efektif. Walaupun pilihan alat penimbangan yang dapat dipindahkan selama ini jarang dilakukan oleh daerah daerah di Indonesia. Sebagian besar jembatan timbang di Indonesia masih menggunakan alat penimbangan yang tetap.

C. Jenis Kendaraan Yang Diawasi

Kendaraan bermotor yang membawa muatan barang berat tidak seluruhnya di awasi oleh petugas jembatan timbang atau dengan kata lain kendaraan berat yang lewat pada ruas jalan tertentu yang ada lokasi penimbangan kendaraan bermotor di jalan. Adapun kendaraan bermotor yang dikecualikan yaitu bagi; angkutan petikemas, mobil tangki bahan bakar minyak/ bahan bakar gas, angkutan barang berbahaya dan alat berat. Secara rinci tindakan pengawasan terhadap kendaraan bermotor yaitu sebagai berikut;

1) Penyelenggaraan pengawasan muatan angkutan barang dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap digunakan untuk melakukan pengawasan terhadap semua mobil barang.

Pernyataan diatas dimaksudkan bahwa pada prinsipnya semua mobil barang diawasi melalui alat penimbangan kendaraan bermotor di jalan kecuali telah disebutkan diatas. Pengecualian tersebut sudah barang tentu memiliki alasan secara logis antara lain barang yang diangkut untuk kepentingan masyarakat luas dan pada umumnya jenis kendaraan tersebut memiliki ukuran tertentu yang mudah dipantau terutama berat muatannya misalnya truk tangki yang membawa bahan bakar minyak sudah secara jelas tercantum beban muatannya.

2) Penyelenggaraan pengawasan dikecualikan untuk kendaraan :
   a. Angkutan peti kemas;
   b. Mobil tangki bahan bakar minyak dan/atau bahan bakar gas
   c. Angkutan barang berbahaya ; dan
   d. Alat berat.

   Seperti telah dijelaskan diatas bahwa jenis kendaraan yang diwajibkan masuk ke dalam area penimbangan kendaraan bermotor adalah semua mobil barang kecuali jenis mobil yang tercantum diatas.

3) Kendaraan harus tetap memperhatikan berat kendaraan beserta muatannya sesuai Jumlah Berat yang Dizinkan (JBI) yang ditetapkan terhadap kelas jalan yang dapat dilalui sesuai ketentuan dan melampirkan hasil penimbangan diawal pemberangkatan.

   Pengaturan diatas menunjukan bahwa yang perlu diperhatikan tidak hanya berat muatan barang yang dibawa namun juga dipertimbangkan beratnya kendaraan. Keduanya antara berat kendaraan dan berat muatan barangnya merupakan dua aspek yang berkaitan. Sebab beban keseluruhanya dalam kendaraan

bermotor mempengaruhi terhadap aturan kelas jalan. Artinya kendaraan angkutan barang hanya diperbolehkan lewat pada kelas jalan tertentu dengan sumbu dan tekanan gandar yang dipersyaratkan. Dalam penimbangan kendaraan sudah barang tentu diatur mengenai jumlah berat kendaraan dan muatan yang diperbolehkan lewat jalan tertentu. Dengan ketentuan tentang muatan barang dan berat kendaraan agar memudahkan pengawasan dan juga pengendalian terhadap kendaraan bermotor yang melewati kelas jalan yang dipersyaratkan. Jika ketentuan diatas dipatuhi oleh pemilik kendaraan dan juga pemilik barang pada gilirannya akan membantu pemerintah dalam memelihara kondisi jalan yang tetap baik.

4) Dalam keadaan tertentu petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap untuk kepentingan pengawasan pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap kendaraan dapat memerintahkan masuk ke unit penyelengaraan penimbangan kendaraan bermotor.

   Dalam pengaturan diatas dalam keadaan tertentu petugas penimbangan kendaraan bermotor diberikan kewenangan untuk memerintahkan kendaraan bermotor yang diindikasikan melakukan pelanggaran muatan barang untuk dilakukan penimbangan meskipun pada alat penimbangan yang di pasa secara tetap. Pernyataan dalam keadan tertentu dijelaskan pada uraian dibawah ini.

5) Keadaan tertentu antara lain :
   a. Banyaknya indikasi data pelanggaran penggunaan container;
   b. Banyaknya kecelekaan yang disebabkan oleh container;

c. Adanya indikasi pelanggaran terhadap pengoperasian kendaraan dan dokumen

d. Adanya laporan masyarakat.

Seperti telah dijelaskan diatas bahwa keadaan tertentu ditetapkan sudah melalui berbagai pertimbangan yang pada prinsipnya sudah sangat membahayakan keselamatan dan ketenteraman masyarakat. Secara empiristik ruas jalan diberbagai tempat yang di lewati kendaraan berat seperti container banyak korban berjatuhan terutama para pengguna jalan yang naik sepeda motor bahkan pejalan kaki. Contoh di jalan Cilincing Jakarta Utara keluar masuk container di kawasan pelabuhan Tanjung Priok seringkali menelan korban kecelakaan lalu-lintas.

6) Keadaan tertentu ditetapkan oleh Direktur Jenderal.

Sebagaimana diuraikan diatas bahwa "keadaan tertentu memiliki kriteria yang mempertimbangkan banyak aspek. Demikian pula kewenangan yang diberi otoritas menetapkan "keadaan tertentu" juga pejabat esolon satu (1) yaitu pejabat structural satu tingkat dibawah Menteri yaitu Direktur Jendral Perhubungan Darat. Artinya penetapan "keadaan tertentu" melewati proses yang cukup panjang dan merupakan tindakan pemerintah yang strategis.

7) Kriteria mengenai kendaraan yang dikecualikan dan prosedur penetapan keadaan tertentu diatur lebih lanjut dengan Peraturan Direktur Jenderal.

Demikian pula kendaraan berat yang dikecualikan penetapannya melalui proses yang sama dengan penetapan "keadaan tertentu".

Jika pengecualian tersebut terlalu longgar dan fakta dilapangan bertentangan dengan tujuan “pentingnya dilakukan penimbangan bagi kendaraan bermotor yang memuat barang berat ‘ dapat saja membingungkan masyarakat. Oleh sebab itu pengaturan pada level kebijakan teknis yang ditetapkan oleh Direktur Jendral Perhubungan Darat bisa diatur dengan perhitungan matematik yang lebih detail.

D. UPPKB Dengan Alat Penimbangan Yang dipasang secara Tetap

Penetapan lokasi dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh Menteri. Seperti penjelasan diatas bahwa keberadaan lokasi jembatan timbang atau penimbangan kendaraan bermotor di jalan sangat penting dan bahkan merupakan prioritas Oleh sebab itu keputusan penetapan lokasi oleh Menteri yaitu Menteri Perhubungan menunjukan bahwa lokasi penimbangan sangat vital dan strategis. Untuk itu sebelum penetapan lokasi oleh Menteri harus melalui proses yang dilalui misalnya untuk menentukan lokasi harus ada hasil studi kelayakannya (feasibility study). Demikian pula atau sama halnya dengan penutupan suatu lokasi penimbangan yang dinilai sudah tidak sesuai lokasinya maka perlu ditutup, penetapannya harus melalui keputusan Menteri. Dengan demikian kedua aspek diatas yaitu penetapan lokasi dan juga penutupan lokasi beberapa aspek yang menjadi pertimbangan dapat dijelaskan selanjutnya.

Penetapan lokasi UPPKB dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap harus memperhatikan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Jaringan Lintas Angkutan Barang. Untuk itu beberapa pertimbangan penetuan lokasi tahapannya dilakukan sebagai berikut;

1. Perencanaan Lokasi

UPPKB dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan pada lokasi tertentu di ruas jalan nasional dan jalan strategis nasional. Lokasi ditentukan dengan cara mempertimbangkan ;

1. Rencana tata ruang;
2. Pusat bangkitan perjalanan;
3. Jaringan jalan dan rencana pengembangan;
4. Volume lalu lintas harian rata-rata (LHR) angkutan barang;
5. keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas;
6. Kondisi topografi ;
7. Efektivitas dan efisiensi pengawasan muatan;
8. Analisis Dampak Lalu Lintas.

Dalam perencanaan lokasi penimbangan kendaraan bermotor paling sedikit mempertimbangkan 8 (delapan) aspek yang harus dipenuhi. Kedelapan kriteria diatas dapat diperoleh dari hasil studi kelayakan. Melalui studi kelayakan dipastikan mendapatkan data dan informasi untuk mendesain kedelapan kriteria diatas. Seperti diketahui bersama dengan kriteria diatas menunjukan bahwa sangat tidak mudah atau dengan kata lain persyaratan penentuan lokasi penimbangan sangat ketat. Oleh sebab itu pada masa yang akan datang keberadaan lokasi jembatan timbang saat ini bisa dievaluasi kembali kesusaiannya dengan kedelapan kriteria diatas.

Lokasi UPPKB dengan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dapat terletak pada :

1. Kawasan industry ;
2. Sentra produksi;
3. Pelabuhan;
4. Jalan Tol;

5. Lokasi strategis lainnya.

Kriteria lokasi diatas merupakan perubahan orientasi dalam penentuan lokasi penimbangan kendaraan bermotor. Kondisi eksisting saat ini sebagian besar lokasinya pada ruas jalan nasional dan berada di pinggir kota dan pada umumnya letaknya jauh dari pemukiman warga. Dengan kebijakan yang baru melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 dengan 5 (lima) kriteria lokasi lebih berorientasi atau mendekati pada "pusat bangkitan perjalanan" seperti Kawasan Industri, Sentra produksi, pelabuhan dan jalan Tol. Artinya keberadaan lokasi penimbangan lebih ekspansif atau jemput bola sebelum kendaraan bermotor yang membawa muatan barang bergerak terlalu jauh dengan membawa muatan yang kemungkinan melebihi tonase yang dipersyaratkan. Dengan pola jemput bola tersebut maka diharapkan perjalanan kendaraan bermotor berat posisinya masih dekat dengan bangkitan sudah dilakukan penimbangan baik berat kendaraan maupun berat muatannya. Dengan demikian diharapkan sebelum melakukan perjalanan ke tempat tujuan beban muatan sudah dikontrol sejak dari bangkitan maka dapat memberikan kontribusi terhadap terjaga infrastruktur jalan dari arus bergerakan kendaraan berat tersebut.

2. Fasilitas UPPKB

Secara umum fasilitas publik terdiri dari fasilitas utama yaitu fasilitas yang terkait langsung dengan kegiatan penimbangnan kendaraan bermotor misalnya; landasan penimnbangan, jalan akses keuar- masuk kendaraan bermotor. Disamping itu fasiltas penunjang melengkapi kekurangan fasilitas utama seperti tempat ibadah, toilet dan lain lain lain.

a. Fasilitas UPPKB terdiri dari ;
    1. Faslitas utama; dan
    2. Fasilitas penunjang

b. Fasilitas utama terdiri dari ;

1. Fasilitas sebelum penimbangan, meliputi :

a. Jalan akses keluar masuk kendaraan; dan

b. Jalan sirkulasi di dalam wilayah operasi UPPKB

2. Bangunan kantor petugas;

3. Landasan penimbangan;

4. Fasilitas system informasi penimbangan kendaraan bermotor yang terdiri dari :

a. alat pemindai data identifikasi kendaraan;

b. alat pemindai data identifikasi kendaraan;

c. rekaman otomatis penimbangan;

d. alat pemindai palang pintu *(barrier gate)* ; dan

e. Program aplikasi yang secara otomatis mengirim

5. Fasilitas pasca penimbangan

a. tempat pemeriksaan dan penindakan pelanggaran ;

b. tempat parkir kendaraan.

6. Fasilitas pendukung kegiatan operasional

a. bangunan untuk penyimpanan catu daya cadangan;

b. instalasi listrik ;

c. papan/tampilan nama UPPKB

d. pagar; dan

e. ruang terbuka hijau

c. Fasilitas penunjang terdiri dari :

1. tempat ibadah;

2. toilet umum ;

3. kantin;

4. mess petugas; dan

5. tempat istirahat pengemudi.

d.Selain fasilitas penunjang dapat dibangun lapangan penumpukan atau gudang penyimpanan sesuai kebutuhan.

Fasilitas utama dan penunjang serta fasilitas pendukung lainnya merupakan paya bahwa lokasi UPPKB di desain senyaman mungkin agar para petugas dan juga masyarakat yang dilayani mendapat pelayanan yang lebih baik serta para petugas memiliki motivasi yang kuat dalam bekerja.

3. Penyelenggaraan UPPKB .

Dalam penyelenggaraan UPPKB secara keseluruhan dibiayai oleh anggran pendapatan belanja negara. Penyelenggraan UPPKB merupakan tulang punggung bagi suksesanya tugas operasional penimbangan. Dengan kegiatan pembangunan sampai dengan pengoperasian serta pengawasan dan pengendalian dan lain lain dilakukan secara sinergik. Adapun penyelenggaraan UPPKB yaitu.

a. Penyelenggaraan UPPKB meliputi kegiatan :
   1. Pembangunan dan pengadaan ;
   2. Pengoperasian ;
   3. Sistem informasi;
   4. perawatan;
   5. Pengawasan dan Pengendalian ; dan
   6. Penilaian Kinerja.

b. Pembiayaan pembangunan, pengadaan, pengoperasian, system informasi, perawatan, pengawasan dan pengendalian UPPKB dibebankan kepada Anggaran Pendapatan Belanja Negara.

Penjelasan mengenai fasilitas diatas menunjukan bahwa fasilitas yang lengkap maka proses penimbangan akan dilakukan lebih baik.

4. Tipe UPPKB

a. Penimbangan kendaraan bermotor dikelompokkan menjadi 2 (dua) tipe.

b. Tipe penimbangan terdiri atas :

1. Tipe 1 yaitu untuk ruas jalan yang jumlah kendaraan barang per arah per hari lebih kecil dari 2000 (dua ribu) dan dilengkapi dengan 1 (satu) platforn penimbangan ; dan
2. Tipe II yaitu untuk ruas jalanan yang jumlah kendaraan barang per hari sama dengan dari 2000 (dua ribu) atau lebih dilengkapi dengan 2 (dua) atau lebih platform penimbangan.

Dua tipe penimbangan yang dapat dipergunakan untuk melakukan penimbangan kendaraan bermotor di jalan.

5. Tata Cara Pembangunan Dan Pengadaan Peralatan UPPKB

a. Pembangunan dan pengadaan fasilitas peralatan pengawasan yang dipasang dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh Direktur Jenderal

b. Pembangunan dan pengadaan fasilitas peralatan pengawasan muatan dengan menggunakan alat penimbangan yang dipasang secara tetap harus memenuhi persyaratan :

1. Rancang Bangun *(Lay Out);*
2. Buku Kerja rancang bangun (DED); dan
3. Spesifikasi alat penimbangan.

6. Rancang bangun merupakan dokumen yang memuat desain tata letak fasilitas peralatan pengawasan.

7. Penyusunan rancang bangun wajib memperhatikan ;

a. rencana manajemen operasi;

b. rencana mutu pelayanan;

c. teknologi penimbangan kendaraan bermotor yang akan digunakan;

d. spesifikasi teknis peralatan penunjang dan perlengkapan penunjang;

e. Spesifikasi teknis fasilitas utama dan fasilitas penunjang

f. Situasi arus lalu lintas angkutan barang;

g.aksebilitas lalu lintas dan angkutan jalan;

h. egonomi peralatan penunjang, perlengkapan penunjang dan fasilitas

penimbangan;

i. instrumentasi fasilitas peralatan penimbangan;

j. instrumentasi peralatan penunjang dan perlengkapan

k. persyaratan teknis bangunan gedung; dan

l. struktur tanah.

8. Standar rancang bangun unit penimbangan kendaraan bermotor diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal

9. Buku kerja rancang bangun merupakan dokumen teknis yang memuat rancangan detail desain fasilitas peralatan pengawasan yang meliputi paling sedikit :

a. desain ;

b. struktur bangunan dan perkerasan jalan;

c. instalasi mekanikal dan elektrikal;

d. arsitektual; dan

e. rencana anggaran biaya.

9. Spesifikasi alat penimbangan meliputi ukuran platform bahan dan kapasitas alat penimbangan kendaraan bermotor.

10. Spesifikasi teknis alat penimbangan harus memenuhi ketentuan sebagai berikut :
    a. menggunakan satuan Sistem Internasional (SI) dan berdasarkan decimal;
    b. mampu menimbang beban paling sedikit 80 (delapan puluh) ton;
    c. dilengkapi dengan teknologi elektronika digital yang memiliki kemampuan mengumpulkan, mengolah, menyimpan, mencetak, dan mengirim data hasil penimbangan; dan
    d. Panjang landasan timbangan (platform) paling sedikit 18 (delapan belas) meter.
11. UPPKB dapat dilengkapi dengan teknologi penimbangan yang memiliki kemungkinan untuk menimbang persumbu kendaraan dalam keadaan bergerak *(weight in motion)* tanpa menghentikan kendaraan.
12. Bukti pemenuhan spesifikasi teknis dinyatakan dengan surat keterangan dari Direktur Jenderal.
13. Ketentuan lebih lanjut mengenai spesifikasi teknis alat penimbangan diatur dengan Peraturan Direktur Jenderal.

6. Manajemen Operasi Penimbangan Kendaraan Bermotor

a. UPPKB wajib memiliki Manajemen Operasi Penimbangan Kendaraan Bermotor.
b. Manajemen Operasi Penimbangan Kendaraan Bermotor merupakan rencana kerja UPPKB yang paling sedikit memuat :
    1. Sasaran pelaksanaan/pengoperasian yang meliputi :
        a. Pelaksanaan penimbangan;
        b. Pencatatan hasil pengawasan ; dan

c. Penindakan.

2. Rencana pelaksanaan/pengoperasian yang meliputi :
3. Pengaturan lalu lintas ;
4. Pengaturan personil;
5. Pendokumentasian; dan
6. Evaluasi dan pelaporan.

Ketentuan lebih lanjut mengenai Manajemen Operasi Penimbang Kendaraan Bermotor diatur dengan Peraturan Direktur

7.Pengoperasian UPPKB Yang Dipasang Secara Tetap

a. Pemasangan alat penimbangan yang dipasang secara tetapdi jalan tol, akses kawasan industri, sentra produksi, pelabuhan, dan lokasi strategis lainya harus mendapat persetujuan Menteri.

b. Pengoperasian alat penimbangan yang dipasang secara tetap di jalan tol sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh Pemerintah bersama penyelenggara jalan tol pengolah kawasan.

8.Organisasi dan Sumber Daya Manusia

a. UPPKB dipimpin oleh Kepala Unit dibantu oleh staf administrasi petugas operasional dan petugas operasional yang ditugaskan sesuai dengan kompetensinya.

b. Pengoperasian UPPKB dilakukan oleh SDM yang memiliki kompetensi sesuai bidangnya.

c. Kompetensi mengenai SDM UPPKB sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diterbitkan oleh Direktur Jenderal.

Petugas administrasi dan operasional 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 adminitsrasi perkantoran;
f. Pengatur lalu lintas;
g. Teknisi elektrikal;
h. Petugas Keberhasilan;
i. Petugas Pengamanan; dan
j. Petugas teknologi informasi.

A. Dalam pelaksanaan tugas pengoperasian UPPKB dapat berkoordinasi dengan instansi terkait.
B. Pengaturan Jumlah jumlah dan waktu kerja Petugas Unit pelaksanaan Penimbangan dalam pengoperasian alat penimbangan dilakukan oleh Unit Pelaksanaan Teknis di lingkungan Direkorat Jenderal dengan meperhatikan Manajemen Operasi Penimbangan Kendaraan Bermotor yang ditetapkan Direktur Jenderal.

9.Tata Cara Penimbangan Kendaraan Bermotor

Metode penimbangan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada pasal 4ayat (3) huruf a terdiri dari atas :

a. Metode statis; dan
b. Metode dinamis *(weighn-in-motion)*

C. Metode penimbangan statis merupakan tata cara penimbangan kendaraan bermotor yang dilakukan saat kendaraan berhenti.

D. Kegiatan penimbangan dilakukan dengan memperhatikan.

   a. Alat penimbangan menunjukkan angka 0 (nol) kilogram sebelum dilakukan penimbangan;
   b. System pengereman tidak digunakan saat dilakukan penimbangan Kendaraan Bermotor;
   c. Sistem transmisi Kendaraan Bermotor berada pada posisi netral saat dilakukan penimbangan Kendaraan Bermotor;
   d. Rotasi system penggerak Kendaraan Bermotor berada pada posisi nol saat dilakukan penimbangan Kendaraan Bermotor;
   e. Tidak terjadi manipulasi system suspense saat dilakukan penimbangan Kendaraan Bermotor;
   f. Tidak ada benda atau mekanisme yang mempengaruhi hasil pengukuran, kecuali sensor dari alat penimbangan;
   g. Roda dan sumbu, kendaraan yang diukur seluruhnya berada di atas landasan penimbangan; dan
   h. Berat angkutan barang bermuatan, nomor registtasi kendaraan dan informasi muatan direkam dalam system informasi tentang penyelenggaraan penimbangan Kendaraan Bermotor.

E. Metode penimbangan dinamis merupakan metode penimbangan kendaraan bermotor yang dilakukan saat kendaraan beregak.

F. Metode penimbangan dinamis digunakan sebagai metode pra seleksi pengawasan muatan angkutan barang.

G. Metode penimbangan dinamis

a. Penimbangan dinamis kecepatan rendah, dengan kecepatan kendaraan bermotor yang ditimbang paling besar 10 (sepuluh) kilometer per jam; dan
b. Penimbangan dinamis kecepatan tinggi, dengan kecepatan kendaraan bermotor yang ditimbang lebih besar 10 (sepuluh) kilometer per jam.

H. Penimbangan kendaraan beserta muatannya dilakukan dengan tata cara sebagai berikut :

a. Pendataan identitas kendaraan;
b. Penimbangan kendaraan berdasarkan selisih berat hasil penimbangan dengan berat kendaraan dan berat orang.
c. Berat muatan dihitung berdasarkan selisih berat hasil penimbangan dengan berat kendaraan dan berat orang.

I. Penimbangan Kendaraan wajib melakukan :

a. Pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
b. Pemeriksaan tata cara pemuatan barang;
c. Penimbangan 1 (satu) unit kendaraan secara keseluruhan atau setiap sumbu kendaraan Angkutan barang;
d. Pemeriksaan dokumen angkutan barang;
e. Pencatatan kelebihan muatan pada setiap kendaraan yang diperiksa;
f. Pendataan jenis barang yang diangkut, berat angkutan, da nasal tujuan;
g. Pengawasan jenis dan tipe kendaraan sesuai dengan kelas jalan yang dilalui; dan
h. Pencatatan pelanggaran dan penindakannya.

J. Rekapitulasi hasil pelaksanaan penimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) wajib disampaikan secara tertulis kepada Direktur Jenderal setiap 3 (tiga) bulan atau swaktu-waktu diperlukan.

10.Tata Cara Penindakan Pelanggaran

a. Dalam hal ditemukan pelanggaran, petugas Unit Pelaksana Penimbangan melaporkan kepada penyidik Pegawai Negeri Sipil
b. Berdasarkan laporan Penyidik Pegawai Negeri Sipil:
    1. Membuat berita acara pemeriksaaan pelaanggaran/ tilang apabila pelanggaran berat muatan melebihi 50% (lima puluh persen) sampai dengan 20% (dua puluh persen) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan, atau
    2. Membuat berita acara pemeriksaan pelanggaran /tilang apabila pelanggaran berat muatan melebihi 20% (dua puluh persen) dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan.
c. Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
d. Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyita tanda bukti lulus uji dalam hal Kendaraan Bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan atau pelanggaran daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang.

e. Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil Sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyita Kendaraan Bermotor jika terjadi pelanggaran atas persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor.
f. Kelebihan berat muatan atau muatan pada tiap-tiap sumbu sampai dengan 5% (lima persen) dari yang ditetapkan tidak dinyatakan sebagai pelanggaran.

J. Tata cara penindakan pelanggaran dilakukan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur.

K. Standar Operasional Prosedur diatur lebih lanjut dengan Peraturan Direktur Jenderal.

11.Sistem Informasi

a. Setiap UPPKB wajib mengelola data hasil pelaksanaan kegiatan.
b. Pengelolaan data hasil pelaksanaan kegiatan harus terintegrasi dalam satu kesatuan di pusat data Sistem Informasi Terpadu. Kendaraan Bermotor Wajib Uji dan penyelenggaraan penimbangan
c. Pusat data berhak wajib memantau kegiatan UPPKB di seluruh Indonesia secara *online* dan *realtime.*

K. Sistem informasi sedikit memuat :

a. Data kendaraan dan perusahaan angkutan barang.
b. Data jenis muatan;
c. Data berat muata;
d. Data asal tujuan muatan; dan
e. Data pelanggaran.

L. Sistem Informasi didukung dengan aplikasi penimbangan yang memiliki kemampuan paling sedikit :

a. Proses penimbangan kendaraan bermotor atas perintah operator komputer penimbangan dan mengambil gambar kendaraan yang ditimbang;
b. Melaksanakan proses penimbangan kendaraan secara otomatis;
c. Memiliki kemampuan identifikasi data kendaraan dengan menggunakan data yang telah dimiliki Direktorat Jenderal Perhubungan Darat;
d. Memiliki kemampuan deteksi dimensi kendaraan;
e. Melaksanakan proses penindakan secara otomatis kepada kendaraan yang melanggar ;
f. Memiliki kemampuan evaluasi data, baik yang ditampilkan secara matrik maupun grafik; dan
g. Memiliki kemampuan untuk mengirim data penimbangan kepada Direktorat Jenderal.

M.Pusat data sebagaimana dimaksud dalam pasal 28 ayat (3) berfungsi sebagai :

a. Alat pemantau kinerja UPPKB dimulai dari :
   1). Pendataan kendaraan dan muatan yang masuk pengawasan UPPKB;
   2). Identifikasi kendaraan;
   3). Penimbangan kendaraan;
   4). Pelaporan hasil penimbangan;
   5). Sanksi.

6). Pelaporan kinerja mingguan, bulanan dan tahunan.

b. Alat Penyimpanan rekaman kinerja UPPKB di seluruh Indonesia

12.Tata Cara Perawatan

a. Perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan pemeliharaan secara berkala dan insidentil.

b. Pemeliharaan secara berkala dilakukan paling sedikit setiap 1(satu) tahun sekali atau berdasarkan frekwensi penggunaan.

L. Pemeliharaan secara berkala meliputi :

a. Peneraan;

b. Pengecekan komponen sesuai dengan siklus masa operasinya

c. Perbaikan komponen alat penimbangan; dan

d. Membersihkan alat penimbangan.

M. Pemeliharaan alat penimbangan secara tetap dilakukan oleh UPPKB.

N. Peneraan alat penimbangan kendaraan bermotor dilakukan oleh Instansi yang berwenang.

E. Penimbangan Kendaraan Bermotor dengan Alat yang Dapat di Pindahkan

1. Umum

a. Pengadaan, pemasangan, pembiayaan, dan pengoperasian alat penimbangan yang dapat dipindahkan *(portable)* di jalan nasional dilaksanakan oleh Direktur Jenderal.

b. Pengoperasian alat penimbangan yang dapat dipindahkan *(portable)* dilakukan oleh petugas yang memiliki kualifikasi Penyidik Pegawai Negeri Sipil untuk melakukan pengawasan

muatan kendaraan bermotor angkutan barang di jalan dan penyidikan tindak pidana pelanggaran muatan angkutan barang.

c. Pengawasan muatan angkutan barang dengan alat penimbangan yang dapat dipindahkan dilakukan apabila :
   1). Terdapat indikasi peningkatan pelanggaran muatan angkutan barang;
   2). Kencenderungan kersuakan jalan yang diakibatkan oleh kelebihan muatan Angkutan barang; dan / atau
d. Belum ada penimbangan yang dipasang secara tetap pada ruas jalan tertentu.

2. Spesifikasi Peralatan Penimbangan Kendaraan Bermotor

e. Spesifikasi Peralatan Penimbangan Kendaraan Bermotor Yang Dapat Dipindahkan
   a. Peralatan penimbangan yang dapat dipindahkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dilengkapi dengan peralatan utama dan peralatan penunjang.
   b. Peralatan utama sebgaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri atas:
      1. Layar elektronik yang mampu menampilkan hasil penimbangan kendaraan bermotor dan/atau pengukuran lainnya;
      2. Alat cetak hasil pengukuran ;
      3. Catu daya utama dengan daya tahan kapasitas daya paling sedikit salam 6 (enam) jam;
      4. Catu daya cadangan berupa baterai dengan daya tahan kapasitas daya paling sedikit 12 (dua belas) jam.

c. Peralatan penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit terdiri atas :
    1. Alat ukur dimensi Kendaraan Bermotor;
    2. Rambu lalu lintas;
    3. Kerucut lalu lintas;
    4. Tenda, meja, dan kursi;
    5. Senter;
    6. Alat
d. Perlengkapan penunjang sedikit terdiri atas :
    1. Perlengkapan petugas; dan
    2. Perlengkapan pertolongan pertama pada kecelekaan (P3K)

3.Pengoperasian dan Perawatan

a. Pengoperasian alat penimbangan yang dapat dipindahkan untuk keperluan pengawasan dilakukan bersama oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.
b. Perawatan alat penimbangan yang dapat dipindahkan terdiri atas:
    1. Peneraan alat penimbangan kendaraan bermotor sesuai dengan peraturann dan perundang-undangan yang berlaku;
    2. Pemeliharaan secara berkala; dan
    3. Pemeliharaan secara insidentil
c. Peneraaan alat penimbangan yang dapat dipindahkan dilakukan oleh Instansi yang berwenang.
d. Pemeliharaan alat penimbangan yang dapat dipindahkan sebagiamana dimaksud dalam ayat (2) butir b dan c dilakukan oleh UPPKB.

F.Pembinaan Pengawasan dan Penilaian Kinerja

1. Pembinaan dan Pengawasan

Dalam rangka peningkatan kinerja pelayanan UPPKB maka dilakukan pembinaan, pengawasan dan penilaian kinerja.

a. Pembinaan meliputi pemberian;
    1. Arahan;
    2. Bimbingan; dan
b. Arahan, bimbingan, dan penyuluhan sebagiamnana dimaksud pada ayat (1) huruf a, b, dan c dilakukan oleh Direktur Jenderal.
c. Pengawasan dilakukan untuk memastikan penyelenggaraan UPPKB sesuai dengan fungsinya dan tindakan korekfif terhadap kinerja UPPKB.
d. Pengawasan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

2.Standar Pelayanan Minimum dan Penilaian Kinerja

a. Penyelenggaraan UPPKB wajib memenuhi standar pelayanan minimum.
b. Standar pelayanan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :
    1. Jaminan kepastian hukum terhadap penindakan pelanggaran;
    2. Penggunaan kaidah kaidah keteknikan yang baik;
    3. Standard dan spesifikasi alat penimbangan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
    4. Keselamatan, keamananan dan kenyamanan pengemudi dan / atau pemilik kendaraan;

5. Jaminan keselamatan dan kesehatan kerja;
6. Ketepatan waktu pelayanan yang tertulis dengan waktu pelayanan yang terealisasi;
7. Informasi biaya penurunan dan/atau penyimpanan muatan lebih;
8. Informasi besaran nilai denda atas pelanggaran tata cara pemuatan, daya angkutan dan dimensi kendaraan;
9. Kesesuaian hasil penimbangan terhadap berat kendaraan yang sebenarnya;
10. Prosedur pelayanan yang mudah dan sederhana, termasuk memberikan bukti adminsitratif kepada pengguna jasa penurunan dan/atau penyimpanan;
11. Sarana pengaduan masyarakat berupa PO BOX, Nomor Telefon, Faksimili,alamat website, dan/atau alamat surat elektronik yang mudah diketahui oleh masyarakat; dan
12. Jumlah dan kualifikasi sumber daya manusia yang sesuai dan berkompeten.

c. Pengaduan masyarakat segera ditindaklanjuti penyelesaiannya oleh UPPKB serta dilaporkan segera ditindaklajuti penyelesaian oleh UPPKB serta dilaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal.
d. Untuk menilai pemenuhan terhadap Standar Pelayanan Minimum, Direktur Jenderal wajib melaksanakan penilaian kinerja UPPKB.
e. Penilaian kinerja dilakukan secara :
    a. Berkala; dan /atau
    b. Insidentil

f. Penilaian kinerja secara berkala paling sedikit dilakukan setiap 1 (satu) tahun sekali.

g. Penilaian kinerja secara insidentil sebagaimana dimaksud pada ayat (2)
    1. Adanya ketidakwajaran data hasil penimbangan pada system informasi penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor; dan
    2. Adanya laporan dari masyarakat mengenai ;
        a. Pelanggaran manajemen operasi ;
        b. Pelanggaran Standar Pelayanan Minimum; dan/atau
        c. Tidak berfungsinya alat penimbangan kendaraan bermotor.

h. Hasil penilaian kinerja digunakan sebagai bahan evaluasi kinerja UPPKB yang bersangkutan.

i. Berdasarkan hasil evaluasi kinerja Direktur Jenderal dapat:
    1. Melakukan peningkatan kinerja UPPKB ;
    2. Menyampaikan pengusulan penutupan UPPKB kepada Menteri

3.Sangsi Pidana

Dalam penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor di jalan bagi yang melanggar dikenai sangsi pidana yang merujuk pada peraturan perundangan yang lebih tinggi yaitu Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

4. Pemindahan Aset

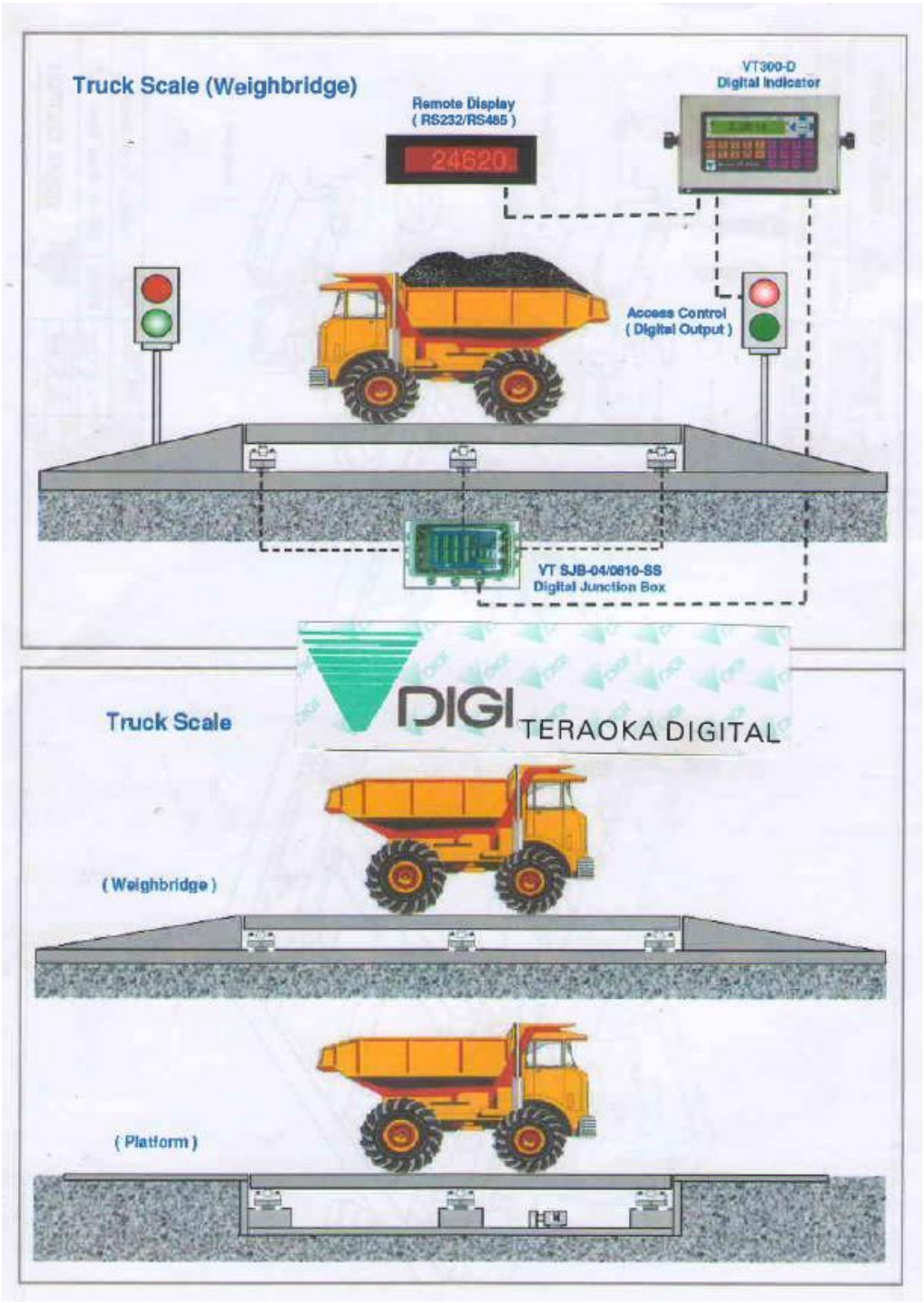
Pemindahan aset, pendanaan, sarana dan prasarana, serta dokumen (P3D) penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor di jalan dari Pemerintah Provinsi kepada Menteri sebagai akibat pembagian urusan pemerintahan dilakukan 2 (dua) tahun sejak Undang-undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah diudangkan

BAB V
PROFIL PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR DI BEBERAPA DAERAH DI INDONESIA

Penimbangan kendaraan bermotor di Jalan atau lebih popular dengan disebut "Jembatan Timbang "merupakan instrument yang diletakkan pada lokasi tertentu untk melakukan pemantauan dan pengawasan serta penindakan agar supaya Infrastruktur jalan tetap terpelihara dengan baik.

Fungsi Jembatan Timbang ini dalam Peraturan Menteri Nomor 134 tahun 2015 mengalami perubahan yaitu menjadi fungsi pengawasan dan penindakan serta pencatatan. Penimbangan kendaraan bermotor di jalan keberadaanya telah berjalan cukup lama Bahkan setiap waktu tertentu menuai konftroversi karena sering menjadi sarang pungutan liar. Meskipun fungsi penimbangan kendaraan bermotor merupakan kewenangan pemerintah pusat namun selama ini telah di delegasikan kepada Pemerintah Daerah yang melaksanakan operasional sehari hari.

Pada kenyantaanya Jembatan Timbang atau Penimbangan Kendaran Bermotor yang diselenggarakan oleh Pemerintah daerah Kondisinya sangat beragam. Keberadaan tersebut antara lain, Jembatan Timbang yang masih beroperasi, serta Jembatan Timbang pada bangunan tua yang kurang terawatt dengan baik. Sebelum membahas mengenai profil Jembatan Timbang atau Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan di beberapa daerah yang tersebut di wilayah Indonesia akan disampaikan visualisasi beberapa jenis penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Adapun beberapa jenis Jembatan Timbang yaitu sebagai berikut :


Truck Scale (Weighbridge)
Remote Display
(RS232/RS485)
24620
VT300-D
Digital Indicator
Access Control
(Digital Output)
VT SJB-04/0810-SS
Digital Junction Box
DIGI
TERAOKA DIGITAL
Truck Scale
(Weighbridge)
(Platform)

Visualisasi jenis jembatan timbang ada dua jenis yaitu antara jenis jembatan timbang non digital dan jenis jembatan timbang dengan digital.

Gambar 2

Gambar 3

Gambar-gambar diatas merupakan visualisasi beberapa jenis Jembatan Timbang yang diatasnya bertengger kendaraan berat, Adapun gambar 2 (dua) merupakan simulasi kendaraan berat yang melewati area Penimbangan. Sedangkan pada gambar 3 (tiga) tampak area dan Lingkungan Hinterland penimbangan kendaraan bermotor di Jalan yang terlihat megah dan representatife.

Untuk melengkapi keadaan dan kondisi Profil Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan yang berada di wilayah Indonesia. Seperti diketahui bersama keberadaan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Tersebar di berbagai daerah di Indonesia keberadaan nya terserbut di setiap jalan Nasional yang melewati wilayah propinsi jumlahnya lebih dari 2 (dua) atau 3(tiga) lebih. Untuk itu dalam penjelasana keadaan penimbangan kendaraan bermotor akan dibagi berdasarkan wilayah propinsi.

A. Lokasi Jembatan Timbang di Wilayah Jawa Tengah

Pada kesempatan ini keberadaan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan yang berada di Wilayah Jawa Tengah dalam Catatan ini sebanyak 11 (sebelas) yang tersebar pada titik strategi di jalan Nasional. Pada saat pencatatan ini ke 11 Jembatan Timbang masih beroperasi,tetapi awal tahun 2015 ketika Gubernur Jawa Tengah melakukan Inspeksi Mendadak (Sidak) ke salah satu Jembatan Timbang di temukan dugaan pungli maka di perintahkan agar Jembatan Timbang ditutup. Salah satu Jembatan Timbang yang sudah ditutup / tidak berfungsi antara lain di Ajibarang

Kabupaten Banyumas. Adapun keberadaan Jembatan Timbang di Beberapa titik lokasi yaitu sebagai berikut;

Gambar 1

Gambar 1 diatas Jembatan Timbang yang berlokasi di Jalan raya Yogyakarta- Semarang Temanggung. Luas lahan 5.450 m2 dengan platfond 50 Ton dan saat ini masih beroperasi.

Melihat gambar 1 diatas menunjukan bahwa terlihat bangunan kantor jembatan timbang sudah tua dan tampak cukup terawat dengan baik karena perawatan secara rutin.

Gambar 2

Gambar 2 lokasi Jembatan Timbang Lebuawu di Jl. Lebuawu, Pancangan – Jepara Jawa Tengah. Luas lahan 2.360 M2 dan platfound 50 Ton serta saat ini masih beroperasi. Bangunan Jembatan timbang tampak bangunan tua dan lebih kecil dibanding dengan kondisi jembatan timbang di Temanggung.

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang Lebuawu Lokasi Jl. Lebuawu, Pancangan – Jepara .Luas Lahan : 2.360 m^2Platform : 50 tonStatus : beroperasi

Gambar 4

Pada gambar4 tampak Jembatan Timbang Klepu di Jl. Raya Semarang dan luas lahan 3.310 M2 dengan status masih beroperasi. Desain bangunan jembatan timbang di Klepu tipenya sama dengan model bangunan jembatan timbang sebelumnya.

Gambar 5

Pada gambar 5 Jembatan Timbang Sambong terletak di Jl. Raya Blora – Cepu- Blora, luas lahan 4.230 M2, platfound 50 ton dan saat ini status masih

beroperasi. Adapun desain bangunan sudah tampak tua dan lebih kecil dibanding jembatan timbang sebelumnya.

Gambar 6

Pada gambar 6 tampak Jembatan Timbang Wanareja terletak di Jl. Raya Karang Pucung Wangon Cilacap. Luas lahan 5.900 M2 dan Platfound 80 Ton saat ini masih beroperasi.

Gambar 7

Pada gambar 7 tampak Jembatan Timbang Banyudono terletak di Jl. Raya Boyolali- Surakarta, Boyolali. Luas lahan 3000 M2 dan platfound 50 ton serta saat ini masih beroperasi.

Gambar 8

Pada gambar 8 tampak Jembatan Timbang Ajibarang terletak di Jl. Raya Aji Barang – Bumiayu, Purwokerto. Luas lahan 2.800 M2 dan Platfound 50 Ton dan saat ini status tidak beroperasi.

Gambar 9

Pada Gambar 9 Jembatan Timbang Tugu
Terletak di Jl.Raya Semarang-Kendal, Semarang Luas Lahan : 4.000 m^2
Platform 50 ton Status beroperasi

Gambar 10

Pada Gambar 10 Jembatan Timbang Selogiri Terletak Jl.Raya Solo Wonogiri, Selogiri Luas Lahan : 5.250 m^2 Platform : 50 ton
Status beroperasi

Gambar 11

Pada Gambar 11 Jembatan Timbang terletak di Tanjung, Jl.Cendrawasih, Brebes Luas Lahan : 4.750 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Diwilayah Jawa Tengah terdapat sebanyak 11 (sebelas) lokasi Penimbangan Kendaraan Bermotor luas area penimbangan rata –rata diatas 2000 m2 sampai dengan 5000 m2 sedangkan prat froam antara 50 ton sebanyak 8 lokasi yaitu di Wonogiri, Temanggung, Jl. Panca Blora, Boyolali, Ajibarang Banyumas, Kendal, Semarang, Lokasinya berada di : Purworejo, Brebes, Cilacap, keadaan bangunan rata-rata sudah berusia tua. Status unit Pnimbangan kendaraan bermotor pada umumnya masih banyak exis kecuali di Ajibarang saat ini tidak beroperasi karena masalah manajemen.

B.Wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta

Gambar 1

Pada Gambar 1 Jembatan Timbang Kali tirto terletak di Jl. SoloKali tirto Sleman Luas Lahan : 4.750 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Gambar 2

Gambar 2 Jembatan Timbang Salam Terletak di Jl.Raya Magelang-Yogya Luas Lahan : 1.664m^2 Platform : 50 ton Status : beroperasi

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang Kulwaru, Terletak Jl.Raya Wates, Kulon Progo Luas Lahan : - m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Gambar 4

Gambar 4 Jembatan Timbang Taman Martini, Jl.Solo, Taman Martini, Sleman Luas Lahan : 4.625 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

C.Wilayah Jawa Barat

Gambar 1

Gambar 1 Jembatan Timbang Cibaragalan terletak di Jl.Raya Ciwangi, Purwakarta Luas Lahan : 3.400 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Gambar 2

Gambar 2 Jembatan Timbang Losarang Bertempat di JL.Losarang, Indramayu Luas Lahan : 3.400 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang Bojong Jl.Raya Bandung, Cianjur Luas Lahan : 3.400 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Gambar 4

Gambar 4 Jembatan Timbang Kemang Jl.Raya Parung, Bogor Luas Lahan : 4.445 m^2 Platform : 30 ton Status : beroperasi

Gambar 5

Gambar 5 Jembatan Timbang Tomo Jl.Raya Tomo, Sumedang Luas Lahan : 4.612 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

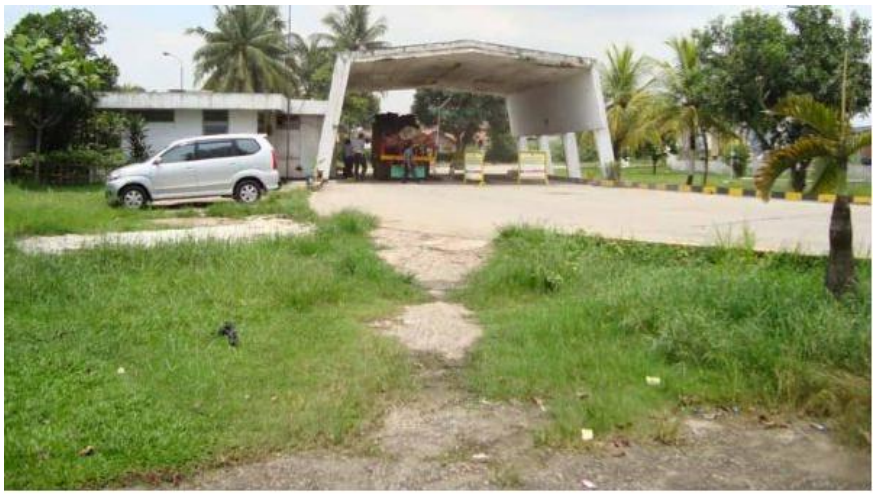
Gambar 6

Gambar 6 Jembatan Timbang Gentong, Jl.Tasik-Bandung, Kadipaten, Tasikmalaya Luas Lahan : 5.200 m^2 Platform : 26 ton Status : beroperasi

Gambar 7

Gambar 7 Jembatan Timbang Balong Gandu Jl.Raya Jatisari, Kerawang Luas Lahan : 10.041 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

Gambar 8



Gambar 8 Jembatan Timbang Cikande, Jl. Raya Serang Raya, Lewi Limos, Serang Luas Lahan : 5000 m^2 Platform : 40 ton Status : beroperasi

Gambar 9

Gambar 9 Jembatan Timbang Batu Ceper, Jl. Daan mogot, kebon besar, batu ceper, Tangerang Luas Lahan : 4000 m^2 Platform : 20 ton Status : tidak beroperasi

Gambar 9

Gambar 9 Jembatan Timbang Cimanuk, Jl.Raya serang labuan, Pandeglang Luas Lahan : 4000 m^2 Platform : 20 ton Status : tidak beroperasi

Gambar 10

Gambar 10 Jembatan Timbang Sidang Rasa, Jl.jenderal Sudirman, Ciamis Luas Lahan : 4630 m^2 Platform : 41 ton Status : beroperasi

D.Wilayah Propinsi Bali

Gambar 1

Gambar 1 Jembatan Timbang Cekik, Jl. Raya Cekik, gilimanuk, jembrana, Bali. Luas Lahan : 10000 m^2 Platform : 40 ton Status : beroperasi

Gambar 2

Gambar 2 Jembatan Timbag Batu Bulan, Jl.Raya batu bulan, Gianyar, Bali Luas Lahan : 2400 m^2 Platform : 21 ton Status : tidak beroperasi

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang Seririt, Jl. Raya Gilimanuk seririt, Singaraja, Bali Luas Lahan : 10000 m^2 Platform : 40 ton Status : beroperasi

Gambar 4

Gambar 4 Jembatan Timbang Bungkulan, Jl. Raya Sangsit Luas Lahan : 2400 m^2 Platform : - Status : tidak beroperasi

E.Wilayah Propinsi Jambi

Gambar 1

Gambar 1 Jembatan Timbang Jambi Merlung, Jl.Lintas Timur, Luas Lahan : 20.000 m^2 Platform : 60 ton Status : beroperasi

Gambar 2

Gambar 2 Jembatan Timbang Sungai Penuh, Jl.kerinci, Jambi Luas Lahan : 2.320 m^2 Platform : 20 ton Status : beroperasi

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang Muara Tembesi, Jl.Muara Bulir, Tembesi Luas Lahan : 11.300 m^2 Platform : 20 ton Status : beroperasi

F.Wilayah Propoinsi Bengkulu

Gambar 1

Jembatan Timbang Tais, Jl.raya Bengkulu, Tais, Seluma Luas Lahan : 16.490 m^2 Platform : 20 ton Status : beroperasi

Gambar 2

Gambar 2 JT Air Sebakul, Jl.Raya Air Sebakul, Bengkulu Luas Lahan : 68.625 m^2 Platform : 40 ton Status : beroperasi

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang padang ulak Tanding, Jl. Raya Cunup, lubuk Linggau, Rejang Lebong, Bengkulu Luas Lahan : 52.800 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

F.Wilayah Propinsi Gorontalo

Gambar 1

Gambar 1 Jembatan Timbang Molotabu, Kab Bone Bolango Luas Lahan : - m^2 Platform : 40 ton Status : beroperasi

Gambar 2

Gambar 2 Jembatan Timbang Marisa, Jl.Teratai, Kab Pahuwato Luas Lahan : - m^2 Platform : 40 ton Status : beroperasi

Gambar 3

Gambar 3 Jembatan Timbang Isimu, Jl.Isimu, Tibawa, Gorontalo Luas Lahan : - m^2 Platform : 60 ton Status : beroperasi

Gambar 4

Gambar 4 Jembatan Timbang Pelawan, JL.Lintas tengah, Soralangon Luas Lahan : 10000 m^2 Platform : 80 ton Status : beroperasi

BAB VI

P E N U T U P

Penjelasan pada bab-bab diatas mengenai profil Jembatan Timbang atau Penimbangan Kendaraan Bermotor di jalan meunjukkan bahwa dari aspek normative, teknis dan operasional selama ini mengandung banyak kekurangan dan kesalahan yang cukup mendasar. Sering terjadinya disfungsinalisasi Jembatan Timbang atau Penimbangan Kendaraan Bermotor sudah dipastikan merusak kewibawaan Pemerintah di mata Publik. Demikian pula peralatan Jembatan Timbang atau pembangunan yang sebagian besar masih konvensional bahkan beberapa lokasi tidak menggunakan peralatan penimbangan kendaraan bermotor. Artinya, untuk berfungsi memantau dan mencatat jenis muatan terutama yang terkait dengan 9 bahan pokok. Kondisi Jembatan Timbang secara umum kendaraan juga cukup memperhatikan Oleh sebab itu Peraturan Perundang-undangan yang baru undang-undang nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dalam lampiran undang-undang tersebut salah satunya mencantumkan bahwa fungsi Jembatan Timbang di kembalikan fungsi kepada Pemerintah Pusat. Sebagai tindak lanjut pelimpahan wewenang tersebut di tetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor di jalan. Penataan Penimbangan Kendaraan Bermotor Secara lebih komprehensif memberikan prospek yang lebih positif

Pelaksanaan fungsi Penimbangan Kendaraan Bermotor di lakukan secara terpusat pada langkah-langkah bersosialisasi secara signifikan. Dengan Sentralisasi tersebut diharapkan dapat menegakkan secara utuh fungsi dan peran penimbangan kendaraan bermotor dalam menjaga dan

memelihara Infrastruktur jalan yang dilewati kendaraan yang memuat barang barang berat melebihi kapasitas jalan yang ditetapkan akan tetapi dipihak lain pengerakan bangkitan kendaraan umum yang membawa muatan barang berat kemungkinan bisa mulai dari Jalan Kabupaten atau Jalan Propinsi yang kemudian lewat jalan Nasional. Oleh sebab itu letak atau Lokasi Penimbangan Kendaraan Bermotor menjadi Pertimbangan yang utama melalui berbagai Analisis yang mendalam dan cermat.

Demikian pula dengan pelaksanaan dan pengendalian penimbangan kendaraan bermotor secara terpusat disamping memudahkan dalam pembinaan teknis karena merupakan subordinasi dari Ditjen Perhubungan Darat. Demikian juga mengurangi berbagai kepentingan diluar Konteks Fungsi Penimbangan Kendaraan Bermotor.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, Rahardjo, 2014, *Manajamen Pembangunan Transportasi* GRAHA ILMU, Yogyakarta

Hidayat Budiharso dan Mitra, Nanda, Sani, 2014, *Analisis Dampak Lalu Lintas* (Pengaruh Pembangunan Terhadap Lalu Lintas), Aura Pusataka Yogyakarta

Istianto, Bambang, Suharti, Noviyanti dan Ismariati, Eva, 2015, *Transportasi Jalan di Indonesia*, Sejarah dan Perkembangannya, Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkereta Apian, kerjasama penerbit Mitra Wacana Media Jakarta.

Siregrar, Muchtarudin, 2012, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta

Id. Wikipedia,org/…/Jembatan-Timbang

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan

Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah

Peraturan Menteri Perhubungan nomor 134 Tahun 2015 Tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor Di Jalan.