



LITRA: Jurnal Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria

Departemen Hukum Lingkungan Tata Ruang dan Agraria, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran

P-ISSN: 2809-6983 E-ISSN: 2808-9804

Volume 1, Nomor 2, April 2022

Artikel diterbitkan: 25 April 2022 DOI: [https://doi.org/ 10.23920/litra.v1i2.584](https://doi.org/10.23920/litra.v1i2.584)

**KETIDAKTAATAN PEMBAYARAN *OVER DIMENSION OVERLOADING DRIVER*
KENDARAAN YANG BERIMPLIKASI PADA KERUSAKAN
JALAN ALTERNATIF DESA**

***THE INABILITY PAY FOR OVERDIMENSION OVERLOADING DRIVERS WHICH
IMPLICATIONS FOR ALTERNATIVE VILLAGE ROADS***

Putri Maulidina^a, Dony Kusuma^b

^{ab} Fakultas Hukum Universitas Maarif Hasyim Latif, Jl. Raya Ngelom Megare No. 30, Kabupaten Sidoarjo
email: putrimaulidina2000@gmail.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi kepada pihak pemerintah c.q dinas perhubungan atau pihak-pihak terkait terhadap adanya ketidaktaatan pembayaran *over dimension overloading driver* kendaraan yang berimplikasi pada kerusakan jalan alternatif desa. Relevansi penelitian ini memberikan dampak yang signifikan terhadap pendapatan negara juga menjadikan keresahan di lingkungan masyarakat yang terdampak Sebagaimana Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 Pasal 67 terkait dengan kewajiban melestarikan lingkungan hidup. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif yang menekankan pada *studi law in book* diantaranya menggunakan bahan literatur buku-buku, jurnal-jurnal, peraturan-peraturan dan sebagainya. Selain itu juga menggunakan metode yuridis sosiologis atau empiris yaitu melalui pengamatan di lapangan. Urgensi perlunya pengawasan terhadap muatan angkutan barang perusahaan wajib mematuhi ketentuan yang berlaku Sebagaimana Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan Pasal 71 ayat 1. Sehingga harus ada upaya dari pemerintah untuk meminimalisir terjadinya potensi penyalahgunaan jalan alternatif desa.

Kata kunci: Desa; Jalan; Lingkungan; *Over Dimension Overloading*; Pemerintah

ABSTRACT

This study aims to provide recommendations to the government, c.q. the transportation agency or related parties, for non-compliance with payments for overdimension overloading of vehicle drivers which have implications for damage to alternative village roads. The relevance of this research has a significant impact on state income and also creates unrest in the affected community. Law No. 32 year 2009 article 67 is related to the obligation to preserve the environment. This research uses a normative juridical method that emphasizes law in book studies including using literature, books, journals, regulations and so on. In addition, it also uses sociological or empirical juridical methods, namely through field observations. The urgency of the need for supervision of cargo transportation companies must comply with applicable provisions As the Regulation of the Minister of Transportation Republic of Indonesia Number 60 of 2019 concerning the Implementation of Goods Transportation by Motorized Vehicles on the Road article 71.

Keywords: Village; Street; Environment; *Overdimension Overloading*; Government.

PENDAHULUAN

Memenuhi kebutuhan dasar wilayah lokal sekarang dan kemudian membutuhkan jalur sirkulasi dan lalu lintas bisnis yang menghubungkan satu kota ke kota lain¹. Hal ini menyebabkan perluasan dalam perkembangan lalu lintas kendaraan sebagai metode untuk pengangkutan dan portabilitas dari dua individu dan produk. Hal tersebut juga harus dibarengi dengan pembangunan jalan untuk membantu kelancaran penyebaran produk kebutuhan pokok dan lain sebagainya. Bobot biaya koordinasi di Indonesia yang bergantung pada Total *output* nasional (Produk Domestik Bruto) sebenarnya mencapai (27%), sebagai korelasi dalam Korea Selatan kesulitan biaya koordinasi adalah 16,3% (enam belas koma tiga persen) dari produk domestik bruto dan di Amerika Serikat sebesar 9,9% (sembilan koma sembilan persen). Pemeriksaan biaya koordinasi antara Indonesia dan Malaysia terlihat dari jarak yang sangat kontras. Biaya transportasi darat merupakan bagian terbesar dari biaya koordinasi di Indonesia, yaitu sebesar 66,8% (enam puluh enam koma delapan persen). Sisanya adalah biaya otoritatif dan biaya pengurusan persediaan, selain biaya penumpukan dan pembuangan, pemberhentian, dan bea masuk yang melanggar hukum. Keadaan saat ini merupakan bahaya besar bagi kekuatan koordinasi dan keseriusan publik, mengingat jaringan koordinasi yang tergabung antara negara-negara ASEAN telah dilakukan pada tahun 2015 dan pada tahun 2020 akan memasuki organisasi koordinasi dunia.

Pekerjaan transportasi semakin fundamental sehingga transportasi jalan harus diatur dalam suatu kerangka transportasi yang layak dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan manfaat transportasi yang terorganisir, terlindungi, nyaman, cepat, tepat, standar, lancar, dan pada tingkat yang tepat. Biaya dimoderasi oleh daya beli individu. Karena ini juga menjunjung tinggi pencapaian tujuan pengembangan layak (SDGs) yang sejalan dengan peningkatan pengelolaan keuangan daerah dengan bantuan pemerintah dan ini memiliki beberapa segmen di berbagai bidang. Dari 17 penanda SDGs, terdapat poin 11 yang meneliti komunitas perkotaan dan permukiman yang mendukung. Hal ini terlihat dari hasil pemeriksaan kami, khususnya kerusakan pada jalan di kota-kota untuk menghindarkan angsuran angkutan. Jika hal ini dibiarkan berlanjut, dapat menjadi komponen penghambat dalam pencapaian SDGs yang merupakan kebutuhan untuk pergantian peristiwa publik, yang membutuhkan energi kerjasama dalam mengatur pengaturan di tingkat publik, umum, dan lokal/kota. Produk kendaraan yang seharusnya menghasilkan berupa uang atau bayar ekspres, usaha pengemudi untuk menjauhi jembatan timbang dapat menimbulkan kemalangan di berbagai sudut, misalnya *dealer* yang dekat dengan jalan kota atau jalur yang telah didiktekan oleh pengemudi.

Ketidaktaatan pembayaran *over dimension overloading* (ODOL) disebabkan oleh beberapa faktor. Hal tersebut tidak semua menyatakan kelalaian ataupun ketidaktaatan dari *driver* itu sendiri, antara lain pihak perusahaan pun mengetahui tentang ini. Kajian ini sangat penting untuk dibahas karena akan memberikan rekomendasi terhadap permasalahan yang ada. Dapat diperlukan upaya pengawasan ketidaktaatan tersebut supaya tidak berjalan terus-menerus karena hal ini dengan hukum yang diatur dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019. Dampak lain dari *over dimension overloading* ini mengakibatkan jalan alternatif desa yang seharusnya digunakan bagi para pengendara sepeda motor atau mobil pribadi tetapi dilewati oleh truk dan mobil barang yang mengakibatkan rusak

¹ Devi Mukti Setiadi, Angga *et. al.* 2014. "Implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang: (Studi di UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung)" (3):22.

jalan; polusi udara, dan lain-lain sehingga warga sekitar merasa tidak nyaman dengan adanya hal tersebut.

Berdasarkan pada uraian yang telah dijelaskan pada latar belakang maka muncullah beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa faktor (yuridis dan non yuridis) penyebab ketidaktaatan terhadap ODOL tersebut sehingga bertentangan dengan Peraturan Dirjen Menteri Perhubungan No 60 Tahun 2019?
2. Apa dampak lingkungan dari *over dimension overloading* yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sehingga menghambat tercapainya tujuan pembangunan berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (SDGs) pada poin ke-11 tentang pemukiman yang mendukung?

Adapun tujuan dari penelitian ini dibedakan menjadi dua yaitu tujuan umum dan tujuan khusus:

1. Tujuan umum

Mengetahui faktor baik yuridis maupun non yuridis penyebab ketidaktaatan terhadap odol yang bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 dan mengetahui dampak lingkungan dari odol yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup sehingga menghambat tercapainya SDGs.

2. Tujuan Khusus

Tujuan khusus dari penelitian ini adalah:

- a. Mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) yang harus ditaati oleh setiap;
- b. Mengidentifikasi mengenai dampak yang ditimbulkan *over dimension overloading* pada kerusakan jalan desa terjadinya kecelakaan lalu lintas;
- c. Memahami sanksi yang harus diterima akibat ODOL yang tidak melewati jembatan timbang; dan
- d. Upaya mengatasi masalah *over dimension overloading*.

METODE PENELITIAN

Eksplorasi ini merupakan hukum terapan secara yuridis dan eksperimental yang mengatur model pengujian legitimasi observasional yang diatur. Pemeriksaan tidak hanya dilakukan dengan tulisan (mengatur eksplorasi yang halal), namun juga dilengkapi atau didukung oleh persepsi di lapangan (pemeriksaan eksperimental). Penelitian hukum yuridis secara observasional akan menjadi penelitian yang mengacu pada norma-norma hukum yang terkandung dalam undang-undang dan pilihan pengadilan sebagai standar yang hidup dan tercipta di mata masyarakat. Klasifikasi strategi eksplorasi pengamatan yang sah adalah upaya yang tepat dalam pemeriksaan yang sah. Eksplorasi ini dimulai dengan pertanyaan evaluasi tentang suatu hal. Pemeriksaan sah observasional pada umumnya menilai fakta sah yang diteliti tanpa menggunakan angka-angka, namun menggunakan ciri-ciri yang dikomunikasikan dengan kata-kata. Penyelidikan ini tidak menggarisbawahi jumlah peristiwa sah yang terjadi, tetapi menekankan sifat peristiwa hukum yang terjadi. Pendekatan masalah dalam penyelidikan menggunakan bahan-bahan penting yang sah, khususnya: undang-undang, pekerjaan logis, penilaian para ahli, yang didalangi secara efisien dengan metodologi teoritis, metodologi relatif, dan pendekatan kerangka kerja.

PEMBAHASAN

Landasan Teoritis

a. Sebuah Teori Pendapatan Negara

Hipotesis biaya ini sangat sesuai dengan penelitian yang dianalisis, yaitu angsuran untuk *over*-pembebanan *over* dimensi di jembatan timbang dengan alasan bahwa angsuran adalah jenis pembayaran retribusi yang nantinya akan mengunjungi kembali daerah tersebut. Hal ini juga ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Tata Cara Umum dan Tata Cara Penilaian (KUP),² pungutan adalah suatu kewajiban yang dipersyaratkan secara tegas yang terutang oleh orang pribadi atau unsur yang bersifat memaksa³ menurut undang-undang tanpa segera mendapat imbalan dan digunakan untuk motivasi negara bagi kepentingan negara. Pendapatan tersebut juga untuk kas bagi negara dan untuk menjamin kehidupan orang banyak.

b. Kepatuhan yang Sah

Konsistensi yang sah di sini tersirat oleh hukum yang tersusun. Kepatuhan ini tergantung pada perhatian penuh. Hukum, untuk situasi ini terdiri dari peraturan perundang-undangan, memiliki berbagai macam kekuatan, (*rechtsgeltung*). Suatu undang-undang yang memenuhi syarat formil atau mempunyai kekuatan yuridis, namun keabsahan secara sosiologis juga diperlukan yang disebut dengan *filosofische rechtsgetung*, yaitu jika substansi hukum memiliki ketiga kekuatan itu masing-masing sah tanpa penundaan sesaat. Mengenai konsistensi hukum yang ada persetujuan positif dan negatifnya, kepatuhan merupakan variabel yang bergantung, konsistensi hukum tergantung pada pemenuhan yang didapat dengan bantuan sosial. Menurut oleh Satjipto Rahardjo, ada 3 faktor yang menyebabkan seseorang tunduk kepada hukum, yaitu konsistensi, pembuktian yang dapat dikenali, dan penyamaran.

c. Sosiologi Hukum

Ilmu manusia memiliki makna langsung, khususnya penyelidikan perilaku setiap individu atau orang. Humanisme hukum (atau penyelidikan sosio-legitimasi) sering digambarkan sebagai sub-disiplin ilmu sosial atau cara interdisipliner untuk menangani penyelidikan hukum. Beberapa ahli menganggap ilmu hukum sebagai subordinat dari bidang ilmu sosial, namun ada juga orang yang memandang ilmu ini sebagai bidang eksplorasi yang berada di antara disiplin ilmu hukum dan ilmu sosial.⁴ Ilmu sosial hukum adalah ilmu lain yang mengkaji perilaku manusia di mata publik sejauh mana hal itu dikendalikan oleh standar moral yang dianggap sah secara umum, dan sejauh mana hal itu mempengaruhi mereka. Penyelidikan yang kami lakukan mengandung humanisme hukum mengingat perilaku para pengangkut yang tidak membayar biaya *over*-pembebanan yang melebihi dimensi adalah suatu bentuk pembangkangan terhadap hukum, khususnya angsuran penilaian.

d. Efek Ekologis

Efek dari contoh menentang angsuran *over*-pembebanan *over dimensi* telah membawa transporter melewati jalan-jalan kota pilihan yang *tidak* dilarang. Hal ini mengakibatkan jalan-jalan

² Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Tata Cara Umum dan Tata Cara Penilaian

³ Hestanto. 2021. *Teori Perpajakan Indonesia*. Accessed Juli 19, 2021. <https://www.hestanto.web.id/pengertian-pajak/>.

⁴ Wikipedia. *Sosiologi Hukum*. Accessed Juli 19, 2021. https://id.m.wikipedia.org/wiki/sosiologi_hukum.

elektif di kota Jatikalang, khususnya jalan-jalan menjadi kerusakan jalan yang membuat beban klien jalanan, terutama penduduk kota-kota sekitarnya. Sebagaimana Undang-Undang dan Pedoman Nomor 32 Tahun 2009 Pasal 67 diidentikkan dengan komitmen untuk menjaga iklim.⁵

e. Teori Peran Serta Masyarakat

Komitmen bagi *driver* bagi masyarakat adalah sekelompok orang yang tinggal di suatu daerah tertentu dengan waktu yang cukup lama. Masyarakat terdiri dari berbagai golongan antara lain masyarakat akademis, masyarakat awam, dan masyarakat pekerja. Disini, semua masyarakat memiliki peran dan fungsi yang sangat penting suatu daerah untuk menjadikan daerah tersebut sebagai daerah yang maju dan mencapai tujuan bersama yang bisa memastikan desa tersebut nantinya akan berkembang dan maju atau hanya menjadi desa yang stagnan, bukan kepala desanya.

Standar Operasional Prosedur Bagi *Driver*

Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah sebuah batasan komitmen yang harus ditaati dan dipedomani oleh para *driver* dalam bekerja. SOP merupakan pedoman/etika bekerja. Komitmen merupakan serangkaian tanggung jawab yang diharapkan *driver* harus dilakukan melalui metode yang sesuai dengan pedoman yang ada dan material. Standar itu biasanya ditentukan oleh perusahaan masing-masing *driver*. Pada umumnya standar atau SOP untuk para *driver* yang dimiliki oleh perusahaan di Indonesia antara lain adalah:

1. Jaga kebersihan diri;
2. Menjaga sopan santun dan menaati rambu-rambu lalu lintas;
3. Menjaga kondisi kendaraan setiap saat;
4. Dilarang mengemudi dengan kecepatan tinggi;
5. Dilarang mengaktifkan telepon atau sms saat mengemudi untuk menjaga keamanan;
6. Periksa mesin, oli, angin ban, dan bahan bakar setiap hari dan laporkan setiap masalah, baik kecil maupun besar, yang ditemukan di dalam kendaraan;
7. Bersihkan kendaraan sebelum dan setelah digunakan (luar dan dalam);
8. Pemberian kebutuhan di dalam kendaraan (tisu, tempat sampah, dan pewangi kendaraan); dan
9. Berikan Bon Pembelian bahan bakar, tiket biaya dan singgah ke GA untuk memeriksa dan menyerahkan rencana keuangan untuk jangka waktu berikut.⁶

Sembilan poin tersebut harus benar-benar dipenuhi oleh seorang *driver* ketika sedang mengemudikan kendaraannya. Setiap badan usaha yang bergerak di bidang apapun pasti memiliki SOP (Standar Operasional Prosedur) yang membantu kelancaran kegiatan operasional sehari-hari. Istilah SOP tidak asing bagi setiap pekerja ataupun seorang wirausahawan. SOP merupakan sistem yang mengatur dan menjelaskan tentang prosedur penting dalam sebuah organisasi atau perusahaan⁷. SOP menjadi alat yang sangat penting untuk diketahui dan diterapkan oleh sebuah perusahaan. Bisa juga

⁵ Pasal 67 Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.

⁶ Metodio Caetano Moniz. 2015. *Standard Operasional Prosedur Uraian Tugas Driver*. October 23. Accessed Juli 19, 2021. <https://www.slideshare.net/mcmoniz/sop-driver>.

⁷ Promise Integrated Procurement Solution. 2019. *Apa Itu SOP*. Accessed Juli, 2021. <https://promise.co.id/apa-itu-sop-memahami-standard-operating-procedure-sop-itu-adalah/>.

diartikan juga sebagai sebuah pedoman atau pegangan dalam melaksanakan suatu pekerjaan yang sesuai dengan fungsi dan alat untuk penilaian kinerja bagi instansi pemerintahan maupun swasta, usaha ataupun non-usaha. Jika sebuah badan usaha telah memiliki SOP maka para pekerja diwajibkan bekerja sesuai dengan peraturan dan SOP yang telah disusun. SOP sebagai minimum standar yang dapat mempengaruhi hasil suatu produk atau jasa. Jika suatu perusahaan semakin-berkembang dan maju, maka SOP yang dibuat dan penerapannya juga semakin ketat. Bukan itu saja, untuk melancarkan suatu kegiatan yang operasional, SOP juga menunjang keselamatan bagi para pekerja ataupun *driver*. SOP yang dijalankan dengan semestinya juga dapat mempengaruhi tingkat kepercayaan *client* atau pelanggan untuk menggunakan produk atau jasa perusahaan tersebut. Hampir semua lembaga pemerintahan atau perusahaan baik pemerintahan maupun swasta di Indonesia atau pun di luar Indonesia pasti memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) tidak hanya di dunia pemerintahan, Pendidikan, maupun perindustrian, pasti memerlukan SOP di setiap bidang atau departemen yang ada di perusahaan tersebut⁸. SOP berguna untuk mengetahui apakah produk tersebut hasil dari sebuah perusahaan telah memenuhi standar yang ada atau tidak serta melihat kinerja seorang karyawan yang ada di perusahaan tersebut. Jika 9 poin di atas dijalankan seluruhnya oleh para *driver* ataupun perusahaan, besar kemungkinan tidak ada yang mengalami kecelakaan di jalan. Jikalau pun ada ia tidak mengalami luka parah atau pun meninggal dunia.

Gambaran Umum Ketidaktaatan *Driver*

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan⁹, dalam Pasal 36 menjelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor umum dalam trayek wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek. Kemudian, Pasal 33 mengatakan untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu. Sudah merupakan kewajiban bahwa mobil barang, harus melalui jalur yang seharusnya. Karena peran dari angkutan barang juga sangat penting sebagai alat untuk memindahkan suatu barang, maka ia harus melalui terminal barang (jembatan timbang) untuk dicek muatan yang dibawa. Namun kenyataannya, di lapangan masih banyak pengemudi yang tidak mematuhi peraturan yang telah ditetapkan. Arus yang terjadi di lapangan adalah seharusnya pengangkut harus melewati jembatan timbang seperti yang ditunjukkan oleh peraturan yang telah ditetapkan. Namun, jauh sebelum dari jembatan timbang, para *driver* mengubah rute yang seharusnya. Jalur yang seharusnya melalui jalan raya, malah memilih berbelok ke arah jalan desa (jalan alternatif). Jalan alternatif tersebut memang sering dilalui oleh mobil pribadi namun sekarang lebih sering dilalui oleh *driver-driver* yang sengaja menghindari jembatan timbang.

Driver-driver yang melalui jalan alternatif tersebut kemungkinan besar akan menuju daerah Gedangan dan sekitarnya. Jika dari rute yang seharusnya, mereka harus melalui jalan raya dan masuk ke jembatan timbang kemudian terus ke arah Surabaya lalu putar balik ke arah Sidoarjo. Terlepas dari tujuan para *driver* ke Gedangan dan sekitarnya, yang mana jalannya harus melalui jalur utama atau jalan

⁸ Gabriele. 2018. "Analisis Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) di Departemen Marketing dan HRD PT Cahaya Indo Persada". *Jurnal Mitra Manajemen* 2 (3):10.

⁹ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

raya kemudian melalui jembatan timbang untuk mengetahui berapa beban yang mereka angkut. Beberapa faktor yang mempengaruhi *driver* untuk menjauh dari jembatan timbang termasuk tidak memiliki keinginan untuk membayar beban saat ini. Ada juga faktor lain yakni, faktor uang yang diberikan oleh perusahaan telah habis dibelikan bahan bakar karena kurangnya uang transport dari perusahaan. Pernyataan ini kami temukan ketika mendengar pembicaraan salah seorang *driver* saat kami turun untuk melakukan penelitian.

Jika para *driver* ini dibiarkan terus menerus melewati jalan-jalan alternatif di Desa Jaticalang dan sekitarnya, maka akan banyak dampak ekologis dan penurunan pendapatan negara nantinya. Hal ini disebabkan kapasitas jalan alternatif itu sendiri tidak semestinya untuk menopang beban truk atau mobil barang yang bermuatan dan bahkan melebihi tonase yang seharusnya. Diharapkan harus ada kesesuaian peraturan yang ada hingga penerapannya. Hal yang kami jelaskan di atas sudah berlangsung cukup lama. Bahkan ada beberapa warga di sekitar lokasi sempat kami wawancarai terkait dampak dari kegiatan para *driver* yang sengaja melalui jalan alternatif guna menghindari jembatan timbang. Jika hal-hal yang dilakukan para *driver* itu dibiarkan secara terus menerus maka besar kemungkinan, ada wilayah lain dari jalan alternatif Desa Jaticalang yang akan menjadi skenario para *driver* untuk menghindari jembatan timbang. Bahkan kami ketika melakukan penelitian di sekitar Desa Jaticalang dan desa-desa sebelahnya, kami menemukan beberapa *driver* melakukan hal yang sama namun belum sempat kita teliti lebih lanjut.

Dampak Lingkungan dan Bahaya *Over Dimension Overloading* (ODOL)

Over Dimension adalah suatu kondisi dimana kendaraan membawa timbunan yang melebihi batas beban yang telah ditentukan. *Overdimensi* adalah suatu kondisi dimana elemen pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar pembuatan (*adjustment*). Persetujuan untuk perubahan yang mengabaikan komitmen uji sortir: Setiap orang yang mengimpor kendaraan mekanis, trailer dan trailer ke dalam wilayah Negara Republik Indonesia, membuat, mengumpulkan, atau menyesuaikan kendaraan mesin yang menyebabkan penyesuaian jenis, gandengan, gerbong tetap dan kendaraan luar biasa yang dikerjakan di dalam negeri yang tidak memenuhi komitmen uji sortir sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1), dikenakan sanksi kurungan paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). (Pasal 277 Undang-Undang Nomor: 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan).¹⁰

Beberapa konsekuensi buruk dari *Over Dimension Overloading* kendaraan mesin adalah sebagai berikut:

1. Pondasi jalan langsung rusak (informasi keuangan mengungkapkan, setiap tahun negara merugi Rp 43 Triliun karena memperbaiki jalan yang rusak ditabrak truk);
2. Kecepatan kendaraan yang berbeda menjadi sedang, karena pengemudi yang berbeda perlu mengubah kecepatan dengan truk besar yang kelebihan beban/kelebihan dimensi;
3. Waktu tempuh menjadi lebih lama, boros bahan bakar minyak (BBM) dan pencemaran udara semakin buruk.

Efek kecelakaan yang disebabkan oleh *Over Dimension Overburdening*:

¹⁰ Pasal 277 Undang-Undang Nomor: 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

1. Efek pemberontakan dari pengiriman sebagai *Over Measurement* dan *Overburden* secara signifikan mempengaruhi tingkat tabrakan mobil dan efek khusus karena *Over Dimension Overburdening* memicu episod mematikan yang berbeda, misalnya, kecepatan rendah, ban pecah, dan rem kecewa;
2. Kejayaan kejadian *underspeed* itu sendiri berawal dari berat tumpukan kendaraan truk yang mempengaruhi eksekusi motor. Oleh karena itu, kendaraan tidak dapat melaju pada batas kecepatan dasar di luar dan di sekitar area, terutama dalam kondisi di mana permukaan jalan atau bentuk jalan menanjak di beberapa titik. Memang jumlah truk yang terlibat kecelakaan di jalan karena kecepatan rendah adalah yang paling dominan karena berdasarkan informasi dari Jasa Marga, rata-rata tabrakan belakang mencapai 33%, mengingat kendaraan bergerak secara bertahap sehingga ada adalah lubang kecepatan dengan kendaraan yang berbeda; dan
3. Berdasarkan informasi dari Korlantas Polri (*Incorporated Street Security The executives Framework/IRMS*) sehubungan dengan kecelakaan di tahun 2018, truk yang kelebihan beban mungkin merupakan pendukung terbesar dari tabrakan mobil. Selain dampak ekologis dan lebih jauh lagi dampak kecelakaan karena *over dimension overburdening*, hal ini juga dapat mengganggu pencapaian perbaikan praktis yang sudah ada pada poin 11 SDGs (*Feasible Advancement Objectives*) yang mengkaji masyarakat perkotaan dan permukiman yang wajar.

Hal-hal di atas adalah dampak-dampak yang terjadi jika *over dimension overloading* berjalan terus menerus. Bukan saja lingkungan yang menjadi korban tetapi kita sendiri pun bisa apalagi jika terjadi kecelakaan akibat dari *over dimension overloading* ini. Akibat yang lebih parah dari kecelakaan biasa karena kecelakaan akibat ini bisa menjadi kecelakaan bersambung. Maksudnya ialah jika truk barang terjadi kecelakaan otomatis barang yang dimuat akan jatuh di jalan raya banyak sekali kendaraan yang berlalu lintas, barang tersebut akan jatuh dan menimpa kendaraan yang ada dan akibatnya akan menjadi fatal dan akan memakan banyak korban yang bersambung. Oleh karena itu, Menteri Perhubungan sudah menjelaskan terkait fungsi dari jembatan timbang itu sendiri dan sebagai antisipasi terjadinya hal seperti ini.

Gambar 01.

Dampak lingkungan *over dimension overloading*.

Gambar 02.

Truk yang melewati jalan alternatif.



Dari dua gambar di atas terlihat dengan jelas bahwa dampak lingkungan yang diakibatkan oleh *over dimension overloading* ini sudah bisa dirasakan oleh warga sekitar yaitu Desa Jaticalang. Jalan alternatif yang awalnya tidak berlubang dan menjadi jalan warga sekitar kini tampak berlubang dan mengakibatkan warga sekitar merasa tidak nyaman dalam menggunakan jalan tersebut. Selain itu, jika hujan turun maka jalan tersebut tergenang air. Hal itu bisa menimbulkan banjir. Bukan itu saja, berdasarkan pernyataan langsung dari warga saat kami wawancarai, dampak polusi udara pun kian dirasakan ketika truk yang melintas jalan tersebut.

Diagram 01. Dampak kecelakaan akibat *over dimension overloading*.

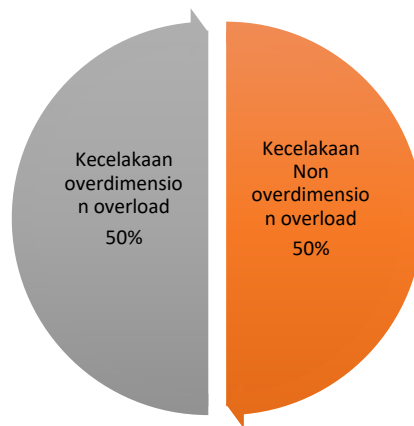


Diagram tersebut menggambarkan bahwa dampak dari *over dimension overload* tidak menjadi hal yang biasa saja namun dampak yang signifikan karena bisa menimbulkan kecelakaan persentasenya 50% sama dengan kecelakaan *non-over dimension overloading*.

Tanggung Jawab Korporasi/ CSR

Corporate Social Restoratif (CSR) merupakan tanggung jawab dari organisasi untuk menambah perbaikan moneter suatu negara. Dengan tujuan bahwa CSR sangat penting untuk latihan perusahaan.¹¹ CSR merupakan komitmen yang harus dipenuhi oleh setiap organisasi dalam melakukan latihan perusahaan. Perusahaan memiliki pekerjaan yang signifikan dalam membuka pintu kerja sehingga dengan membuat posisi ini, individu akan berkembang. Demikian pula, ia memiliki pekerjaan hukum pidana, dimana hukum pidana di mata publik memiliki kapasitas untuk memastikan wilayah lokal dan menerapkan standar dan pengaturan yang ada di dalam wilayah lokal. Akibat dari pemeriksaan tersebut disimpulkan bahwa tidak ada pemberitahuan tentang perbuatan pidana yang diterapkan jika suatu organisasi tidak melaksanakan CSR. Pengesahan juga diterapkan dalam beberapa undang-undang, misalnya Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal, dan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Usaha Milik Negara. Dalam UU Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal,¹² persetujuan otoritatif yang diterapkan jika terjadi pelanggaran tidak hanya untuk memberikan dampak hambatan bagi

¹¹ Tanggung Jawab Sosial Perusahaan. Accessed Juli 19, 2021 <https://accurate.id/bisnis-ukm/tanggung-jawab-sosial-perusahaan/>.

¹² Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.

pelakunya, selain itu endorsement pidana juga berfungsi sebagai alat untuk mencegah pelanggaran di kemudian hari. Teknik ini layak digunakan sebagai otorisasi jika korporasi melakukan pelanggaran.

Tanggung jawab sosial perusahaan adalah suatu pemikiran yang membuat organisasi saat ini tidak dihadapkan pada tugas-tugas yang bergantung pada satu perhatian utama saja, khususnya nilai organisasi (*corporate worth*) yang tercermin dari kondisi keuangannya sebagaimana adanya. Namun, kewajiban organisasi harus didasarkan pada tiga perhatian utama, yang juga berfokus pada isu-isu persahabatan dengan alam. Lebih lanjut, ia mengungkapkan bahwa perusahaan tidak lagi sebagai substansi bisnis yang wajib menyelesaikan transformasi sosial terhadap iklim sosialnya. Danitri (2008) menyatakan bahwa pelaksanaan CSR di Indonesia sangat bergantung pada administrasi puncak organisasi, menyiratkan bahwa pengaturan CSR pada umumnya tidak ditakdirkan untuk sesuai dengan visi dan misi perusahaan. Dalam hal otoritas organisasi memiliki kehati-hatian yang tinggi, hampir dapat dipastikan kemitraan menjalankan strategi *friendly duty* (CSR) yang tepat. Lagi pula, jika arah kewenangan hanya diatur untuk kepentingan pemenuhan investor (manfaat tinggi, manfaat besar, nilai penawaran tinggi) dan pencapaian individu, strategi kewajiban sosial (CSR) mungkin hanya restoratif. Danitri (2008) menyatakan bahwa pemahaman organisasi terhadap gagasan CSR masih beragam, salah satunya karena Miranty juga menyampaikan hal yang sama dalam tulisannya di majalah Blend, rilis 16 Oktober 2007. Sampai saat ini, pemahaman tentang kewajiban sosial (CSR) masih belum merata. Banyak organisasi menjadikan tujuan baik sebagai jenis kewajiban sosial mereka. Padahal kewajiban ramah (CSR) harus menjadi pendekatan penting dengan tujuan jangka panjang dan dilakukan terus-menerus.

Peraturan Kelayakan Uji Kendaraan Bermotor

Sebagaimana ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 53 ayat (1)¹³ bahwa diperlukan pengujian berkala terhadap kendaraan umum, angkutan, angkutan barang, gandengan, dan kereta api lepas yang sedang dikerjakan. Kemudian, pada saat itu di bagian (2), pengujian intermiten menggabungkan latihan penilaian aktual dan pengujian kendaraan mekanik; dan persetujuan hasil tes. Selanjutnya dilanjutkan dengan Pasal 54 dan 55, pemeriksaan dan pengujian sebenarnya atas kendaraan umum, angkutan, kendaraan barang, kendaraan luar biasa, gandengan, dan kereta api tambahan termasuk pengujian prasyarat khusus dan kelaikan jalan, Pasal 54 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Persetujuan hasil pengujian diberikan oleh pejabat yang memiliki keahlian yang dapat dipertanggungjawabkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan kerangkanya atas gagasan wakil pimpinan untuk pengujian yang diselesaikan oleh unit pengujian pemerintah daerah/daerah; dan pejabat swasta yang cakap untuk pengujian dilakukan oleh unit pengujian spesialis tunggal dari pemegang merek dan unit pengujian swasta.

Mengenai informasi yang kami temukan di lapangan tentang jumlah produk kendaraan yang melewati jalan-jalan kota pilihan dengan surat uji berkala yang saat ini tidak sah, kami rangkum penemuan ini dengan plat nomor kendaraan barang dagangan dari mana saja yang sering melewati kota pilihan. jalan untuk menjauh dari bentang pengukur.

¹³ Pasal 53 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kode Plat Mobil	Jumlah Mobil	Mobil dengan Surat Uji Berkala Tidak berlaku
W	34	7
L	18	-
S	29	4
AG	9	2
B	3	-

Dari data di atas menunjukkan bahwa berbagai kode nomor polisi dari luar Kabupaten Sidoarjo juga melakukan hal yang sama. Sebagian dari mobil yang kami temui ada juga mobil barang dengan surat uji berkala yang sudah tidak berlaku. Artinya, jalan alternatif ini sering dilalui oleh *driver-driver* yang sengaja untuk menghindari jembatan timbang. Jika hal seperti ini tidak segera ditindaklanjuti oleh pihak-pihak terkait maka akan semakin banyak juga *driver* yang melakukan hal serupa.

Konsekuensi Hukum

Ada komponen tujuan sehubungan dengan pengemudi dan organisasi yang memberikan transportasi barang untuk melampaui tumpukan (*over dimension over*-beban). Kami menemukan ini selama eksplorasi lapangan. Salah satu pengemudi mengatakan bahwa "Jika tumpukan tidak kelebihan beban, kami (pengemudi) kehilangan waktu, energi, dan bahan bakar". Kemudian, ketika kami bertanya, "Dapatkah perusahaan pengiriman kargo ini mengatakan apakah muatan yang Anda kirim melampaui batas maksimum?", pengemudi yang berbeda menjawab justru mereka diminta atas inisiatif organisasi tempat mereka bekerja. Dari 10 pengemudi yang kami minta data tentang barang yang dia bawa melebihi beban yang diperlukan, 7 di antaranya mengakui bahwa muatannya telah melampaui titik putus paling ekstrim, walaupun perusahaan menemukan fakta tersebut perusahaan tetap melepaskannya, 3 orang dari 10 pengemudi memberi jawaban yang sama. Tak hanya itu, karena tumpukannya yang terlalu tinggi, mereka semua memilih mengambil jalan untuk menghindari jembatan timbang. Dari sini telah diklarifikasi bahwa ada pengaturan antara organisasi dan pengemudi yang tidak sesuai sehingga mereka memilih melampaui tumpukan dan memilih untuk mengambil kursus pilihan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 307 menyatakan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan mekanik untuk kendaraan umum produk yang tidak menyetujui pengaturan mengenai tata cara penumpukan, batas angkut, ukuran kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) ditolak dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (500.000 rupiah).¹⁴ Ternyata pasal tersebut tidak dipatuhi.

Peran Serta Masyarakat

Masyarakat adalah kumpulan individu yang terjalin erat dalam kerangka tertentu. Masyarakat sangat berperan dalam permasalahan *over dimension overloading* sehingga masyarakat perlu tahu apa

¹⁴ Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dampak yang ditimbulkannya. Masyarakat adalah sekumpulan orang yang tinggal di tempat yang sama dalam kurun waktu yang lama. Ciri-ciri masyarakat adalah sebagai berikut:

1. Hidup dalam persekutuan;
2. Memunculkan budaya;
3. Ada kerjasama antar-*gathering*;
4. Mengalami perubahan;
5. Ada perintis; dan
6. Memiliki definisi sosial

Syarat dan Elemen Masyarakat

Berdasarkan buku *Sociological Hypothesis* karya Soerjono Soekanto, ciri-ciri masyarakat adalah:

a. Pekerjaan bervariasi

Karya transformasi menyangkut hubungan antara masyarakat sebagai kerangka sosial dan subsistem bentuk kehidupan perilaku dan dengan dunia nyata yang alami.

b. Pekerjaan campuran

Pekerjaan campuran mencakup jaminan koordinasi mendasar antara kerangka kerja yang bersahabat, khususnya sehubungan dengan komitmen terhadap asosiasi dan kerja seluruh kerangka kerja.

c. Tetap semangat bekerja

Kapasitas mengikuti contoh ini diidentifikasi dengan hubungan antara masyarakat sebagai kerangka sosial dan sub-kerangka sosial. Ini berarti mengikuti standar masyarakat yang paling tinggi. Karena terletak pada realitas definitif.

d. Pekerjaan pencapaian tujuan

Kapasitas mencapai tujuan menyangkut hubungan antara individu sebagai pengaturan sosial dari sub-kerangka aktivitas karakter. Kapasitas ini termasuk memutuskan tujuan yang penting bagi masyarakat dan mempersiapkan individu untuk mencapai tujuan tersebut.

Masyarakat terdiri dari beberapa macam antara lain masyarakat adat, masyarakat pekerja, dan anak-anak. Investasi daerah telah diperjelas dengan Peraturan Menteri Nomor 60 Tahun 2019 Pasal 78 ayat (1) yang membaca “Kelompok masyarakat mempunyai hak untuk berkepentingan dalam pelaksanaan pengangkutan hasil” dan pada ayat (2) terdiri dari beberapa fokus antara lain:

1. Memberikan kontribusi kepada dinas lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyempurnaan undang-undang dan pedoman, aturan, dan prinsip-prinsip khusus di bidang angkutan barang
2. Menyaring pelaksanaan Norma Bantuan Dasar untuk transportasi produk yang dilakukan oleh Organisasi Transportasi Terbuka
3. Melaporkan organisasi angkutan umum yang mengabaikan Asas Pendampingan Dasar Angkutan Barang ke kantor perijinan instansi
4. Memberikan kontribusi kepada dinas lalu lintas dan angkutan jalan dalam mengerjakan administrasi pengangkutan barang dagangan atau potensi keuntungan;
5. Mengikuti kantor dan yayasan transportasi jalan dan tertarik untuk mengikuti keamanan, kesejahteraan, permintaan, dan kelancaran transportasi produk

Dukungan daerah sebagaimana daerah (I-II) dimaksud pada ayat (1) diserahkan kepada organisasi pemerintah atau pemerintah provinsi sesuai dengan kewenangannya tergantung pada pengaturan peraturan perundang-undangan. Badan publik serta pemerintah provinsi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) akan mempertimbangkan dan memutar kembali masukan-masukan dan laporan-laporan tambahan yang disusun oleh daerah.

PENUTUP

Kesimpulan

Telah terjadi penyimpangan pembangkangan pengemudi terhadap pedoman yang telah ditetapkan dalam pedoman Kepala Jenderal Perhubungan Darat NOMOR: SK.3723/AJ.005/DRJD/2018. Sehubungan dengan hal tersebut perlu dibuat pembaharuan tersebut terutama pada Pasal 1, 2, dan 3 Pembaruan Pelaksanaan Pengukuran Kendaraan Mesin Tahun 2017-2024. Pasal 1 Pedoman Peremajaan Pelaksanaan Alat Ukur Kendaraan Bermesin Tahun 2017-2024 merupakan lanjutan dari Latihan Peningkatan Pelaksanaan Alat Ukur Kendaraan Bermotor yang meminta kelancaran unsur pengawasan, persyaratan, dan pencatatan pada Pelaksanaan Pengukuran Kendaraan Bermesin. Unit untuk bekerja pada kesejahteraan klien jalanan dan mengikuti keadaan kerangka jalan. Selain itu, dalam Pasal 2 Pedoman Peremajaan Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor Tahun 2017-2024 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, digunakan semacam cara pandang dan aturan dalam mengatur interaksi dan kemajuan pelaksanaan kendaraan bermotor. Penimbangan bagi satuan kerja di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan kaki tangan kerja yang diidentifikasi dengan peningkatan pelaksanaan pengukuran kendaraan mesin. Selanjutnya dalam Pasal 3 Pedoman Pembaruan Pelaksanaan Pengukuran Kendaraan Bermotor Untuk Tahun 2017-2024 sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Pedoman Kepala Jenderal ini.

Akibat yang merugikan dari *Over Dimension* Pembebanan kendaraan mekanis yang berlebihan, merusak kerangka jalan. Dari informasi keuangan mengungkapkan, setiap tahun negara merugi Rp 43 Triliun karena memperbaiki jalan yang rusak akibat truk pengangkut barang. Selain itu juga mengakibatkan kecelakaan yang disebabkan oleh *Over Dimension Over*-beban. Pengaruh hambatan dari pengiriman sebagai *Over-Measurement* dan *Overburden* secara signifikan mempengaruhi tingkat tabrakan mobil dan efek khusus karena *Over Dimension Overburdening* mendorong kejadian mematikan yang berbeda, misalnya, *underspeed*, ban pecah, dan rem blong.

Sebagaimana ditegaskan dalam pasal 53 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa diperlukan pengujian berkala terhadap kendaraan umum, angkutan, kendaraan barang, gandengan, dan kereta api penghubung yang sedang dikerjakan. Kemudian, pada saat itu dalam ayat (2), pengujian sesekali mencakup latihan penyelidikan dan pengujian sebenarnya dari kendaraan mekanik, dan persetujuan hasil tes. Demikian pula dilanjutkan dengan pasal 54 dan 55, pemeriksaan dan pengujian sebenarnya atas kendaraan umum, angkutan, kendaraan barang, kendaraan umum, trailer, dan kereta api tambahan termasuk pengujian kebutuhan khusus dan kelaikan jalan, Pasal 54.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 307 menyatakan “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Mekanik untuk Kendaraan Umum

Produk yang tidak menyetujui pengaturan mengenai tata cara penumpukan, batas angkut, ukuran kendaraan sebagaimana dimaksud pada pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000.000,00 (500.000 rupiah).” Undang-undang tersebut mengatur akibat yang sah bagi organisasi yang memikirkan tumpukan namun sengaja membebani muatan karena mereka lebih suka tidak kehilangan waktu, kehilangan bahan bakar, dan kehilangan biaya.

Dengan memperhatikan dampak yang ditimbulkan oleh para pengemudi di ruang jalan alternatif Desa Jatikalang, pekerjaan daerah diharapkan dapat mengatasi permasalahan tersebut. Untuk itu perlu diperjelas Pasal 78 ayat (1), (2), dan (3) Peraturan Menteri Nomor 60 Tahun 2019:

1. Masyarakat umum mempunyai pilihan untuk memenuhi syarat untuk ikut serta dalam pelaksanaan pengangkutan barang dagangan;
2. Kepentingan daerah setempat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
3. Sebuah. memberikan kontribusi kepada organisasi lalu lintas dan angkutan jalan dalam penyempurnaan peraturan perundang-undangan, peraturan, dan asas-asas khusus di bidang pengangkutan produk;
4. Menyaring pelaksanaan Asas Bantuan Pangkalan Angkutan Barang yang dilakukan oleh organisasi angkutan umum;
5. Melaporkan organisasi angkutan umum yang mengabaikan Pedoman Bantuan Pangkalan Pengangkutan Produk kepada instansi yang berwenang;
6. Memberikan kontribusi kepada dinas lalu lintas dan angkutan jalan dalam mengembangkan lebih lanjut administrasi pengangkutan produk; atau berpotensi
7. Mengikuti kantor dan kerangka transportasi jalan dan ikut serta dalam menjaga keamanan, kesejahteraan, permintaan, dan kelancaran transportasi barang.
8. Bantuan daerah setempat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan diserahkan kepada kantor-kantor pemerintah atau pemerintah teritorial sesuai kekuasaan tergantung pada peraturan undang-undang dan pedoman.

Saran

Mengingat dampak lanjutan dari pemeriksaan terhadap pemberontakan *driver* terhadap kelebihan beban over dimensi dalam angsuran, disarankan:

1. Bagi *driver*, harus mengetahui dan memahami prinsip-prinsip fungsional barang tersebut untuk memiliki norma tentang apa yang harus dilakukan saat mengemudi;
2. Bagi organisasi juga penting untuk memahami panduan yang telah dijelaskan dalam Pedoman Kepala Jenderal Perhubungan Darat mengingat fakta di lapangan masih banyak *driver* yang mengabaikan panduan tersebut. Dengan menghindari jembatan timbang karena beberapa hal. Salah satu penghindaran tersebut disebabkan *driver* tidak ingin kehilangan biaya karena terlalu membebani. Untuk mengurangi dampak ekologis, khususnya penghapusan opsi jalan Desa Jatikalang,
3. Bagi kepala daerah memiliki opsi untuk memberikan pedoman lain tentang penolakan kendaraan truk atau produk yang melewati jalan Desa Jatikalang. Rusaknya jalan yang langsung dirasakan

oleh warga sekitar Desa Jatikalang itu menimbulkan kejanggalan sehingga penggunaan jalan yang lain;

4. Peran dan kerjasama kelompok masyarakat sangat penting dalam hal memberikan sumber informasi dan saran kepada kepala daerah atau kepala desa untuk mengelola masalah ini sehingga tidak hal seperti tidak berjalan terus-terusan dan berlangsung cukup lama.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2007 tentang Tata Cara Umum dan Tata Cara Penilaian.
Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup.
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
Undang-Undang Nomor: 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal.
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 53 ayat (1).
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 307.

Sumber Jurnal

- Devi Mukti Setiadi, Angga *et. al.* 2014. "Implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang: (Studi di UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung)" (3):22.
Gabriele. 2018. "Analisis Penerapan Standar Operasional Prosedur (SOP) di Departemen Marketing dan HRD PT Cahaya Indo Persada". *Jurnal Mitra Manajemen* 2 (3): 10.

Sumber Website

- Dinas Perhubungan. 2020. *Dampak Lingkungan Overdimension dan Overloading*. Accessed Juli 19, 2021. <https://dishub.kukarkab.go.id/detailpost/larangan-overdimensi-dan-overload-pada-kendaraan-bermotor>.
Hestanto. 2021. *Teori Perpajakan Indonesia*. Accessed Juli 19, 2021. <https://www.hestanto.web.id/pengertian-pajak/>.
Metodio Caetano Moniz. 2015. *Standar Operasional Prosedur Uraian Tugas Driver*. October 23. Accessed Juli 19, 2021. <https://www.slideshare.net/mcmoniz/sop-driver>.
Promise Integrated Procurement Solution. 2019. *Apa Itu SOP*. Accessed Juli, 2021. <https://promise.co.id/apa-itu-sop-memahami-standard-operating-procedure-sop-itu-adalah/>
Tanggung Jawab Sosial Perusahaan. Accessed Juli 19, 2021 <https://acurate.id/bisnis-ukm/tanggung-jawab-sosial-perusahaan/>.
Wikipedia. Accessed Juli 19, 2021. <https://id.m.wikipedia.org/wiki/Masyarakat>.
Wikipedia. *Sosiologi Hukum*. Accessed Juli 19, 2021. https://id.m.wikipedia.org/wiki/sosiologi_hukum.