

PENEGAKAN HUKUM PEMBATAHAN DAN PENGAWASAN WAKTU OPERASIONAL KENDARAAN ANGKUTAN BARANG BERDASARKAN PERATURAN KEPALA DAERAH DI KOTA MANADO ¹

Oleh :

Miclay Daniel Ponto ²

Carlo A. Gerungan ³

Fonnyke Pongkorung ⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan mengkaji pengaturan pembatasan dan pengawasan operasional kendaraan angkutan barang di kota Manado dan untuk mengetahui dan mengkaji tentang penegakan hukum terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang, menurut peraturan kepala daerah. Dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Pengaturan pembatasan dan pengawasan waktu operasional kendaraan angkutan barang di Kota Manado memiliki dasar hukum yang jelas dan bersifat hierarkis, yakni bersumber dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 7, Pasal 133, serta ketentuan mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur penggunaan jalan demi keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas. 2. Penegakan hukum terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang di Kota Manado dilaksanakan melalui sinergi antara aparat kepolisian dan Dinas Perhubungan dengan melakukan pengawasan, razia, penimbangan kendaraan, serta penindakan terhadap pelanggar, dimana dasar sanksi pidana tetap mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 287 mengenai pelanggaran rambu lalu lintas, Pasal 301 mengenai penggunaan jalan tidak sesuai kelasnya, serta Pasal 307 mengenai pelanggaran muatan dan persyaratan teknis kendaraan.

Kata Kunci : *pembatasan, waktu operasional, mobil angkutan barang, Manado*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Di Indonesia, pertumbuhan ekonomi sangat berpengaruh terhadap perkembangan perusahaan – perusahaan yang ada di negara ini. Kegiatan operasional adalah serangkaian atau proses yang dilakukan oleh suatu perusahaan untuk bisnisnya secara keseluruhan. Kegiatan operasional perusahaan dalam proses produksi perlu di dukung oleh kendaraan angkutan barang sebagai fasilitas dan sarana perusahaan, salah satunya angkutan barang dengan muatan sumbu terberat lebih dari lima ton sebagai fasilitas dan sarana suatu perusahaan, agar dapat membantu berjalanya serta dapat tercapai kebutuhan produksi dari perusahaan tersebut. Sistem transportasi di suatu area memiliki kaitan yang sangat kuat dengan sistem aktivitas sosial ekonomi manusia. Sistem transportasi akan berkembang seiring dengan perubahan dan kemajuan dalam sistem aktivitas social ekonomi manusia. Sebaliknya, perubahan dalam sistem social ekonomi juga akan mendorong adanya perubahan sistem transportasi.

Transportasi merupakan kebutuhan perusahaan dalam proses pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat yang lain seperti infrastruktur jalan raya, moda transportasi hingga pada manajemen pengelolaannya yang dilakukan oleh pengambil kebijakan maupun perencana⁵. Transportasi merupakan salah satu aspek yang penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan aktivitas industri. Dalam hal ini, salah satu transportasi yang dimaksud yaitu kendaraan angkutan barang yang memiliki peran utama dalam proses distribusi, baik dalam skala lokal, nasional, maupun internasional. Dengan adanya kendaraan angkutan barang maka barang dan produk dari sebuah perusahaan bias sampai ke tujuan dengan efisien serta berkontribusi terhadap perkembangan sektor perdagangan dan manufaktur. Akan tetapi, selain memiliki manfaat yang baik, kendaraan angkutan barang juga dapat menimbulkan permasalahan seperti, terkait dengan dampaknya terhadap infrastruktur jalan, lalu lintas, dan lingkungan sekitar.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), dimana kendaraan angkutan barang

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 210711010320

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Malik, M.R.A. (2024). Penegakan Hukum Terhadap Pengawasan Jam Operasional Angkutan Barang Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sukabumi Nomor 17 Tahun 2013 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Sukabumi. Jurnal Hukum dan HAM Wara Sains, 3(2), 288-295

mempunyai aturan waktu operasional yang dapat diperbolehkan di daerah masing-masing⁶. Kota Manado adalah salah satu daerah yang memiliki peraturan wali kota mengenai kendaraan angkutan barang dengan muatan sumbu terberat lebih dari lima ton yang didalamnya mengatur tentang pembatasan dan pengawasan jam operasional kendaraan angkutan barang yang tercantum dalam Peraturan Wali Kota Nomor 28 Tahun 2023⁷. Tujuan peraturan ini dibuat yaitu untuk mengendalikan jalur lalu lintas dan mengatasi kemacetan, kecelakaan dan kerusakan jalan di kota Manado. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara⁸. Sehingga hal ini, diperlukan penegakan hukum yang baik terutama dalam pengawasan waktu operasional kendaraan angkutan barang. Namun, penegakan hukum yang ada masih belum berjalan dengan baik dan sering mengalami hambatan serta tantangan. Hal ini terjadi karena kurangnya pengawasan yang ketat, kurangnya sumber daya manusia atau fasilitas yang ada dan faktor budaya sehingga dapat menghambat efektivitas regulasi yang ada. Oleh karena itu, pentingnya strategi yang lebih menyeluruh dalam penegakan hukum, seperti memperkuat pemanfaatan teknologi yang lebih modern, peningkatan pemahaman dan kepatuhan dari pelaku usaha serta pengemudi kendaraan angkutan barang⁹.

Sebagai contoh di kota Manado, pada 13 November 2024, Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polresta Manado menggelar operasi penertiban lalu lintas di ruas Jalan Piere Tendean, Manado, Sulawesi Utara. Kegiatan ini dilakukan untuk menegakkan Peraturan Wali Kota No. 28 Tahun 2023, yang membatasi waktu operasional kendaraan angkutan barang dengan muatan sumbu terberat (MST) lebih dari 5 ton. Dalam operasi ini,

masih ditemukan 10 kendaraan yang melanggar peraturan melewati batas waktu operasional yang ada, di mana 2 kendaraan berat dikenakan tilang, sementara 8 kendaraan lainnya hanya diberi teguran. Kasi Humas Polresta Manado, Ipda Agus Hariyono, menegaskan bahwa tindakan ini bertujuan untuk mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas serta memastikan ketertiban bagi kendaraan angkutan barang yang beroperasi di luar jam yang diperbolehkan¹⁰. Tindakan tersebut dapat meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas demi menjaga keselamatan bersama.

Dari contoh pelanggaran diatas, terdapat beberapa faktor yang menjadi permasalahan utama yang muncul adalah kerusakan infrastruktur jalan akibat beban berat yang dibawa oleh kendaraan angkutan barang. Jalan raya, terutama yang tidak dirancang untuk menahan tekanan tinggi dalam jangka panjang, cenderung mengalami retak, berlubang, bahkan ambles akibat muatan berlebih yang terus-menerus melintas. Selain itu, jembatan dan jalan layang yang sering dilalui oleh kendaraan berat juga berisiko mengalami degradasi struktur yang lebih cepat. Kondisi ini menuntut pemerintah untuk mengalokasikan anggaran besar guna perbaikan infrastruktur yang rusak, yang pada akhirnya dapat membebani keuangan daerah dan negara.

Selain kerusakan jalan, kendaraan angkutan barang juga menjadi salah satu penyebab utama kemacetan lalu lintas, khususnya di daerah perkotaan. Kendaraan ini memiliki ukuran yang besar dan sering kali bergerak dengan kecepatan lebih lambat dibandingkan kendaraan pribadi, sehingga memperlambat arus lalu lintas. Ketika kendaraan angkutan barang berhenti untuk bongkar muat di lokasi yang tidak sesuai, seperti di pinggir jalan atau jalur utama, dampaknya semakin memperburuk kepadatan lalu lintas. Dampak lainnya adalah pencemaran udara yang berasal dari emisi gas buang kendaraan angkutan barang, yang umumnya menggunakan bahan bakar diesel. Selain pencemaran udara, kebisingan yang ditimbulkan oleh kendaraan angkutan barang juga menjadi masalah, terutama di kawasan pemukiman atau daerah padat penduduk. Suara bising dari mesin kendaraan serta aktivitas bongkar muat yang dilakukan pada malam hari

⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

⁷ Peraturan Wali Kota Nomor 28 Tahun 2023 Tentang Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) Lebih dari 5 Ton.

⁸ https://repositori.uma.ac.id/jspui/bitstream/123456789/1805/4/151803032_file%204.pdf. Diakses Tanggal 26 Maret 2025.

⁹ Satria CiptaAgung Pratama, Nurwati dkk (2024). Upaya Penegakkan Hukum Terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Polres Bogor. Karimah Tauhid, 3(8), 9540.

¹⁰ <https://manado.tribunnews.com/2024/11/13/polisi-tindak-tegas-10-kendaraan-berat-di-manado-yang-beraktivitas-di-jam-larangan-operasional>. Diakses Tanggal 26 Maret 2025.

dapat mengganggu kenyamanan masyarakat sekitar¹¹.

Risiko kecelakaan lalu lintas juga meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah kendaraan angkutan barang di jalan raya. Kendaraan ini memiliki titik buta (*blind spot*) yang lebih luas dibandingkan kendaraan pribadi, sehingga meningkatkan potensi kecelakaan, terutama bagi pengendara sepeda motor dan pejalan kaki. Selain itu, banyak kecelakaan yang terjadi akibat faktor kelelahan pengemudi, sistem pengereman yang tidak optimal, serta kelebihan muatan yang membuat kendaraan sulit dikendalikan. Faktor-faktor di atas terjadi karena kurangnya kesadaran dan kepatuhan pengemudi serta keterbatasan pengawasan oleh aparat yang berwenang.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan pembatasan dan pengawasan waktu operasional kendaraan angkutan barang?
2. Bagaimana penanganan terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang, menurut peraturan kepala daerah?

C. Metode Penelitian

Jenis Penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah Penelitian Hukum Normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Pembatasan dan Pengawasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Kepala Daerah merupakan dua bentuk regulasi yang tidak dapat dipisahkan karena memiliki hubungan hierarkis serta fungsi hukum yang saling melengkapi dalam sistem peraturan perundang-undangan. UU 22/2009 menjadi dasar hukum nasional yang memberikan kewenangan bagi pemerintah daerah untuk mengatur manajemen dan rekayasa lalu lintas, termasuk pembatasan penggunaan jalan sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 7 dan Pasal 12 UU tersebut¹². Tanpa adanya kewenangan dari undang-undang, kepala daerah tidak memiliki dasar hukum yang sah untuk membuat Peraturan Kepala Daerah yang bersifat teknis dan

operasional. Artinya, setiap kebijakan yang dibuat harus bersumber dari aturan yang lebih tinggi agar memiliki kekuatan hukum dan tidak bertentangan dengan peraturan nasional. Kewenangan ini penting supaya kepala daerah dapat mengatur hal-hal sesuai kebutuhan daerahnya, namun tetap dalam koridor hukum yang berlaku dan sesuai dengan prinsip otonomi daerah. Sebaliknya, Peraturan Kepala Daerah—misalnya Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 tentang Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang sebagaimana digunakan dalam penelitian ini¹³ berfungsi menjabarkan secara rinci pengaturan teknis yang tidak diatur secara spesifik dalam UU 22/2009, seperti penentuan jam larangan operasional, lokasi ruas jalan, dan jenis kendaraan yang dibatasi. Karena UU hanya mengatur prinsip dasar dan standar nasional, sedangkan Perwali mengatur teknis pelaksanaan di tingkat lokal, maka keberadaan keduanya bersifat komplementer. Lebih jauh, penegakan hukum terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional tetap menggunakan ketentuan sanksi dalam UU 22/2009, seperti Pasal 287 mengenai pelanggaran rambu lalu lintas, yang tidak dapat digantikan oleh Perwali¹⁴. Oleh karena itu, baik UU 22/2009 maupun Peraturan Kepala Daerah tidak dapat dipisahkan satu sama lain: UU memberikan legitimasi, kewenangan, serta dasar penegakan hukum, sedangkan Peraturan Kepala Daerah menyediakan aturan pelaksanaan yang memungkinkan kebijakan tersebut berjalan efektif di tingkat daerah.

Dengan dasar tersebut, keterkaitan antara UU No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Kepala Daerah menjadi landasan utama dalam pelaksanaan kebijakan transportasi di daerah. Oleh sebab itu, hubungan keduanya tidak hanya bersifat normatif, tetapi juga fungsional, karena implementasi kebijakan di lapangan sangat bergantung pada sinergi antara aturan nasional dan peraturan teknis di tingkat daerah. Dengan adanya keterpaduan ini, maka pengaturan pembatasan dan pengawasan waktu operasional kendaraan angkutan barang dapat diterapkan secara lebih efektif untuk menjaga kelancaran mobilitas, meningkatkan keselamatan, serta meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan dan masyarakat perkotaan yang padat lalu lintas.

¹¹ Soerjono Soekanto. (2007). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. PT RajaGrafindo Persada.

¹² Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹³ Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 tentang Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang dengan Muatan Sumbu Terberat Lebih dari 5 Ton

¹⁴ UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 287

Pengaturan pembatasan dan pengawasan waktu operasional kendaraan angkutan barang merupakan salah satu instrumen penting dalam manajemen lalu lintas untuk menjaga kelancaran mobilitas, meningkatkan keselamatan jalan, serta meminimalkan dampak negatif terhadap lingkungan dan kualitas hidup masyarakat. Pada kawasan perkotaan dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang tinggi, kendaraan angkutan barang sering kali menjadi salah satu faktor yang berkontribusi pada kemacetan, terutama pada jam-jam sibuk. Oleh karena itu, kebijakan pembatasan waktu operasional diterapkan untuk mengatur distribusi pergerakan kendaraan berat secara lebih terstruktur dan terkendali.

Implementasi kebijakan ini tidak hanya berkaitan dengan aspek teknis lalu lintas, tetapi juga mencakup dimensi hukum, sosial, dan ekonomi. Di satu sisi, pembatasan waktu operasional bertujuan untuk meningkatkan efisiensi jaringan jalan dan keselamatan pengguna jalan lain. Namun di sisi lain, kebijakan tersebut harus diimbangi dengan kebutuhan dunia usaha dan kegiatan logistik yang memiliki peran vital dalam mendukung aktivitas ekonomi. Oleh karena itu, diperlukan mekanisme pengawasan yang efektif serta koordinasi antarlembaga agar kebijakan dapat berjalan optimal dan diterima oleh seluruh pemangku kepentingan. Dalam hukum positif Indonesia, pengaturan yang berhubungan dalam mengatur waktu operasional jalan antara lain, Undang – Undang Dasar 1945, Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan dan Jalan, Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 tentang Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang dengan Muatan Sumbu Terberat Lebih dari Lima Ton.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) adalah regulasi utama yang mengatur sistem transportasi darat di Indonesia, menggantikan UU No. 14 Tahun 1992. Tujuannya adalah menyesuaikan kebijakan transportasi dengan kemajuan teknologi, pertumbuhan kendaraan bermotor, serta peningkatan kebutuhan mobilitas masyarakat dan keselamatan lalu lintas¹⁵. UU ini mengatur secara sistematis berbagai komponen yang berperan dalam lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk pengemudi, kendaraan bermotor, jalan dan prasarana pendukung, manajemen dan rekayasa lalu lintas, angkutan umum, serta tanggung jawab negara dan masyarakat dalam

menciptakan sistem transportasi yang aman dan tertib¹⁶.

Pasal 7 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan wewenang pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai dengan pembagian tugas yang telah ditetapkan. Ketentuan ini memberikan dasar hukum yang kuat bagi pemerintah daerah, termasuk pemerintah kota, untuk menetapkan kebijakan pengaturan lalu lintas yang bersifat lokal, seperti pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang.

1. Pasal 7 :¹⁷

- a. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- b. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
 - 1) urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - 2) urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - 3) urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - 4) urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
 - 5) urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Melalui pasal ini, pemerintah daerah memperoleh legitimasi konstitusional untuk

¹⁵ Sutopo, B. (2012). Hukum dan Pembangunan Transportasi Darat. UI Press.

¹⁶ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁷ Ibid, Pasal 7

menyusun peraturan turunan berupa Peraturan Daerah maupun Peraturan Kepala Daerah, termasuk Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 sebagaimana digunakan dalam penelitian ini. Dengan demikian, Pasal 7 menjadi landasan yuridis yang tidak dapat dipisahkan dari keberadaan Peraturan Wali Kota, karena tanpa adanya delegasi kewenangan dari undang-undang, kepala daerah tidak memiliki dasar hukum untuk melakukan pengaturan pembatasan lalu lintas, termasuk penetapan jam operasional dan pengendalian pergerakan kendaraan angkutan barang di wilayahnya.

Kebijakan pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang di Kota Manado berdasarkan Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 merupakan implementasi kewenangan pemerintah daerah yang bersumber dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya ketentuan yang memberikan ruang bagi pemerintah daerah untuk mengatur manajemen dan rekayasa lalu lintas, termasuk pembatasan penggunaan jalan serta pengaturan operasional kendaraan angkutan barang. Pasal-pasal seperti Pasal 7, Pasal 9, dan Pasal 12 menjadi dasar hukum utama bagi pemerintah daerah dalam menetapkan pengaturan teknis sesuai kebutuhan wilayah.

Selain itu, penegakan hukum terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional dilakukan dengan mengacu pada ketentuan pidana dalam Undang-Undang yang sama, terutama Pasal 287 mengenai pelanggaran rambu lalu lintas serta Pasal 301 dan Pasal 307 mengenai penggunaan jalan dan batas muatan kendaraan. Analisis diarahkan untuk menilai efektivitas kebijakan tersebut serta hubungan antara regulasi pusat dan peraturan daerah dalam mewujudkan ketertiban, kelancaran, dan keselamatan lalu lintas di Kota Manado.

Pasal 287 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 merupakan dasar hukum utama dalam penindakan pelanggaran terhadap setiap rambu lalu lintas, termasuk rambu pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang yang ditetapkan melalui Peraturan Wali Kota. Ketentuan ini memastikan bahwa kebijakan teknis pemerintah daerah memiliki kekuatan penegakan karena sanksi pidana hanya dapat diatur oleh undang-undang. Dalam konteks pembatasan waktu operasional kendaraan dengan muatan sumbu terberat lebih dari 5 ton sebagaimana diatur dalam Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023, pelanggaran tidak dikenai sanksi

berdasarkan Perwali, melainkan melalui Pasal 287 yang memberikan denda dan kurungan sebagai konsekuensi hukum. Dengan demikian, Pasal 287 berfungsi sebagai landasan yuridis yang menjamin kepastian hukum dan efektivitas penerapan kebijakan pembatasan lalu lintas di tingkat daerah, yang lebih jelas lagi dalam Pasal 287 Ayat 1 berbunyi :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”¹⁸

Ada juga ketentuan seperti pasal 301, yang mengatur pelanggaran fungsi atau kelas jalan, memperlihatkan bahwa penggunaan jalan harus sesuai dengan karakteristik dan kapasitasnya agar tidak menimbulkan gangguan lalu lintas maupun kerusakan infrastruktur. Ketentuan ini sering diimplementasikan bersamaan dengan Pasal 287 dan Pasal 307, sehingga membentuk satu rangkaian mekanisme pengawasan terhadap perilaku pengguna jalan, khususnya pengemudi kendaraan angkutan barang yang memiliki potensi besar untuk menimbulkan risiko lalu lintas. Pasal 301 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan dasar hukum penting bagi penindakan terhadap penggunaan jalan yang tidak sesuai dengan peruntukan atau kelas jalan yang telah ditetapkan pemerintah. Pengaturan mengenai kelas jalan berfungsi untuk menjamin bahwa setiap ruas jalan digunakan sesuai kapasitas teknisnya, terutama terkait kemampuan jalan menanggung beban kendaraan. Penentuan kelas jalan dilakukan berdasarkan kondisi struktur, daya dukung, karakteristik fisik, serta fungsi pelayanan jalan. Pasal 301 berbunyi :

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 125 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”¹⁹

Dalam konteks kebijakan pembatasan kendaraan angkutan barang, pasal ini memiliki relevansi besar karena pemerintah daerah sering

¹⁸ Ibid, Pasal 287

¹⁹ Ibid, Pasal 301

menetapkan ruas-ruas jalan tertentu yang tidak boleh dilalui kendaraan dengan muatan sumbu terberat (MST) tertentu, baik untuk alasan keselamatan, kapasitas jalan, maupun kelancaran lalu lintas. Jika pengemudi tetap melintasi jalan tersebut, maka pelanggaran tersebut tidak hanya dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap rambu (yang ditindak menggunakan Pasal 287), tetapi juga sebagai pelanggaran terhadap fungsi dan peruntukan jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 301. Dengan demikian, pasal ini memperkuat penegakan hukum karena memungkinkan aparat menjerat pelanggar dengan dasar hukum ganda ketika truk berat memasuki jalan yang tidak sesuai kelasnya.

Ada Juga Pasal 307, yang dalam hal ini sering dikaitkan dengan pasal 287 dan pasal 301. Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur sanksi terhadap pengemudi kendaraan angkutan barang yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk membawa muatan yang melebihi batas muatan sumbu terberat (MST). Ketentuan ini bertujuan memastikan bahwa kendaraan angkutan barang beroperasi sesuai dengan batas teknis yang ditetapkan untuk menjaga keselamatan lalu lintas serta mencegah kerusakan infrastruktur jalan. Kendaraan dengan muatan berlebih menimbulkan risiko kecelakaan yang lebih tinggi karena mengurangi stabilitas kendaraan, memperpanjang jarak pengereman, dan meningkatkan potensi kehilangan kendali. Selain itu, pelanggaran muatan berlebih terbukti mempercepat kerusakan konstruksi jalan, terutama pada ruas dengan klasifikasi daya dukung terbatas. Oleh karena itu, Pasal 307 memberikan dasar hukum bagi aparat untuk menindak pengemudi kendaraan berat yang membawa muatan melebihi ketentuan melalui sanksi berupa pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda maksimal lima ratus ribu rupiah. Ketentuan ini sering diterapkan bersama Pasal 287 dan Pasal 301 dalam operasi penertiban kendaraan angkutan barang, termasuk pada kegiatan penindakan yang dicatat dalam dokumen skripsi Anda. Dengan keberadaan Pasal 307, penegakan hukum terhadap kendaraan angkutan barang menjadi lebih efektif karena aparat memiliki dasar yang kuat untuk memastikan kendaraan berat beroperasi sesuai standar keselamatan dan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya.

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan

sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).”²⁰

Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 merupakan regulasi daerah yang disusun untuk mengatur pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) lebih dari 5 ton. Kebijakan ini lahir sebagai respons terhadap meningkatnya kemacetan, kerusakan infrastruktur jalan, dan risiko kecelakaan di wilayah Kota Manado akibat tingginya mobilitas kendaraan angkutan barang berukuran besar. Dalam regulasi tersebut ditetapkan bahwa kendaraan angkutan barang dengan MST lebih dari 5 ton dilarang melintas pada pukul 06.00–09.00 WITA dan 14.00–22.00 WITA, sebagaimana disebutkan dalam Perwali Manado Nomor 28 Tahun 2023, Pasal 3 Ayat 1 dan 2 :

1. Kendaraan Angkutan Barang MST lebih dari 5 (lima) ton dilarang :
 - a. Memasuki dan melintasi wilayah Daerah pada:
 - 1) Pukul 06.00 WITA sampai dengan Pukul 09.00 WITA; dan
 - 2) Pukul 14.00 WITA sampai dengan Pukul 22.00 WITA; dan
 - b. Melakukan kegiatan bongkar muat pada pukul 06.00 WITA sampai dengan Pukul 22.00 WITA.
2. Kegiatan bongkar muat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pada Pukul 22.00 WITA sampai dengan 06.00 WITA.²¹

B. Penanganan terhadap Pelanggaran Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang menurut Peraturan Kepala Daerah

Penegakan hukum terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang diatur melalui sinergi antara Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dan Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023.

Meskipun Peraturan Wali Kota (Perwali) menetapkan aturan teknis seperti jam larangan operasional dan lokasi ruas jalan, sanksi terhadap pelanggaran tetap mengacu pada ketentuan pidana

²⁰ Ibid, Pasal 307

²¹ Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 tentang Pembatasan Waktu Operasional Kendaraan Angkutan Barang dengan Muatan Sumbu Terberat Lebih dari Lima Ton, Pasal 3 Ayat 1 - 2

nasional dalam UU 22/2009. Hal ini terjadi karena peraturan daerah tidak memiliki kewenangan untuk menetapkan sanksi pidana, kecuali jika kewenangan tersebut secara langsung diberikan oleh undang-undang. Dengan kata lain, peraturan daerah hanya dapat memuat ketentuan sanksi administratif, sedangkan sanksi pidana tetap menjadi kewenangan pemerintah pusat melalui peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Ketentuan ini bertujuan untuk menjaga keseragaman hukum nasional serta menghindari tumpang tindih aturan antara pusat dan daerah. Oleh karena itu, agar ketentuan teknis yang diatur dalam Perwali tidak berhenti sebatas norma tertulis, diperlukan suatu mekanisme pengawasan terpadu yang memastikan bahwa setiap ketentuan nasional yang dijadikan rujukan dapat diterapkan secara konsisten, terukur, dan dapat dipertanggungjawabkan di tingkat daerah.

Pengawasan dilaksanakan melalui kombinasi instrumen: stasiun penimbangan/penindakan muatan, patroli polisi lalu-lintas, monitoring elektronik (jika tersedia), dan pengawasan oleh dinas perhubungan setempat. Sanksi administratif dan/atau denda bisa diberlakukan atas pelanggaran (mis. operasi pada jam terlarang, overload), dan efektivitas penegakan sering bergantung pada koordinasi antar-instansi serta keterlibatan pemerintah daerah untuk menutup celah operasional yang salah kaprah. Pengawasan terhadap kendaraan angkutan barang di Indonesia didasarkan pada ketentuan yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut menegaskan bahwa penyelenggaraan lalu lintas merupakan tanggung jawab pemerintah pusat dan pemerintah daerah yang dilakukan secara terkoordinasi, termasuk pengawasan terhadap angkutan barang untuk menjamin keselamatan dan ketertiban lalu lintas. Pasal 12 UU LLAJ secara tegas menyatakan bahwa pemerintah wajib melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan, serta penegakan hukum untuk mengamankan penggunaan jalan.²²

Pengawasan teknis terhadap angkutan barang mendapatkan landasan operasional melalui Pasal 169 sampai 172 UU LLAJ yang mengatur Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB). UPPKB adalah unit yang bertugas untuk melakukan penimbangan kendaraan bermotor guna memastikan bahwa kendaraan tersebut memenuhi ketentuan berat yang telah ditetapkan. Ini bertujuan untuk menjaga

keselamatan dan kenyamanan di jalan raya. Pasal 169 mengatur bahwa semua kendaraan barang diwajibkan untuk menjalani proses penimbangan. Hal ini dilakukan untuk memastikan bahwa kendaraan tersebut sesuai dengan klasifikasi jalan yang dilalui serta mampu membawa muatan sesuai dengan daya angkut yang ditetapkan. Penimbangan ini merupakan langkah penting untuk menjaga keselamatan di jalan dan melindungi infrastruktur dari kerusakan akibat kendaraan yang melebihi kapasitas. Sementara itu, Pasal 172 memberikan wewenang kepada petugas berwenang untuk menghentikan kendaraan yang sedang beroperasi. Mereka berhak melakukan penimbangan untuk memeriksa apakah muatan kendaraan memenuhi ketentuan yang berlaku. Jika ditemukan pelanggaran, seperti muatan yang melebihi batas yang telah ditentukan, petugas memiliki hak untuk menahan kendaraan tersebut. Tindakan ini diambil untuk memastikan bahwa semua kendaraan yang beroperasi di jalan raya mematuhi peraturan yang ada, demi keamanan dan kelancaran lalu lintas.²³

Pembatasan operasional angkutan barang juga memiliki dasar hukum yang sangat jelas. Pasal 133 ayat (1) UU LLAJ memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk membatasi penggunaan jalan pada waktu tertentu, termasuk mengatur jam operasional kendaraan angkutan barang demi menjaga keamanan, keteraturan, dan kelancaran lalu lintas. Ketentuan ini menjadi dasar utama bagi pemerintah pusat maupun daerah untuk menerbitkan kebijakan pembatasan jam operasional truk di wilayah tertentu.

Kewenangan pemerintah daerah dalam mengatur pembatasan angkutan barang diperkuat oleh Pasal 203 UU LLAJ, yang menyatakan bahwa pemerintah daerah dapat melakukan manajemen lalu lintas sesuai kewenangannya, termasuk pengaturan waktu operasi kendaraan berat di jalan perkotaan. Ketentuan ini sering digunakan oleh kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Semarang dalam menetapkan aturan pelarangan atau pembatasan truk pada jam-jam tertentu.²⁴ Selain UU, aturan teknis mengenai pembatasan dan pengawasan angkutan barang juga dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Salah satu rujukan penting adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengaturan Muatan dan Penimbangan Kendaraan Bermotor, yang menjelaskan proses penimbangan, batasan muatan, jenis kendaraan yang wajib diperiksa,

²² Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 12.

²³ Ibid, Pasal 169 - 172

²⁴ Ibid, Pasal 133 dan 203

prosedur penegakan, serta sanksi bagi kendaraan yang melanggar ketentuan daya angkut. Dalam aturan ini, kendaraan yang terbukti over-loaded wajib melakukan transfer muatan atau tidak diizinkan melanjutkan perjalanan sebelum mematuhi ketentuan.²⁵

Pembatasan operasional musiman, seperti pada masa arus mudik dan Nataru, mendapat dasar hukum dari Surat Keputusan Bersama (SKB) antara Kementerian Perhubungan, Korlantas Polri, dan Kementerian PUPR. SKB tersebut berisi jadwal pembatasan angkutan barang pada jalan tol maupun jalan nasional, jenis kendaraan yang dibatasi, serta pengecualian untuk angkutan esensial. Setiap tahun SKB ini diterbitkan berdasarkan kewenangan Pasal 13 UU LLAJ mengenai rekayasa lalu lintas demi kepentingan publik.²⁶ Ketentuan tentang sanksi bagi kendaraan yang melanggar pembatasan dan pengawasan juga tertuang jelas dalam UU LLAJ. Pasal 307 menetapkan bahwa pengemudi kendaraan yang melanggar ketentuan muatan dapat dikenai pidana kurungan dua bulan atau denda hingga Rp 500.000. Pasal 288 ayat (1) dan (2) mengatur sanksi bagi kendaraan yang tidak memiliki dokumen lengkap seperti uji KIR atau surat muatan. Sementara itu, Pasal 283 sampai 285 memberikan sanksi terhadap pengemudi yang beroperasi tidak sesuai ketentuan keselamatan.²⁷

Dengan landasan hukum yang jelas tersebut, mekanisme pengawasan dan pembatasan operasional angkutan barang menjadi bagian integral dari upaya pemerintah menjaga keselamatan jalan, mencegah kerusakan infrastruktur, serta mengendalikan lalu lintas di wilayah padat aktivitas. Setelah memahami dasar hukum dan pelaksanaan pengawasannya, pembahasan selanjutnya dapat diarahkan pada proses hukumnya, yaitu bagaimana pelanggaran terhadap ketentuan pengawasan dan pembatasan angkutan barang diproses secara hukum mulai dari tahap penindakan hingga putusan pengadilan. Penegakan terhadap pelanggaran ketentuan teknis—seperti jam larangan operasional, pelanggaran rute, atau kelebihan muatan—berdasarkan Peraturan Wali Kota tetap merujuk pada ketentuan pidana dan kewenangan penindakan dalam UU 22/2009.

1. Pemeriksaan dan Penyidikan

a. Pemeriksaan di stasiun penimbangan. (Pasal 169 - 172)

Pemeriksaan kendaraan angkutan barang di stasiun penimbangan (UPPKB) menurut UU No. 22 Tahun 2009 (Pasal 169–172) merupakan kewajiban bagi setiap kendaraan angkutan barang untuk memasuki fasilitas penimbangan guna dilakukan pengecekan batas muatan (JBI/JBKI), dimensi, kelaikan jalan, dan kelengkapan dokumen; apabila ditemukan pelanggaran seperti overload atau ketidaksesuaian teknis, petugas berwenang menjatuhkan sanksi administratif berupa perintah menurunkan muatan atau larangan melanjutkan perjalanan, dan bila pelanggaran mengandung unsur pidana maka temuan dapat dilimpahkan kepada penyidik Polri, sehingga UPPKB berfungsi sebagai instrumen utama dalam menjaga keselamatan lalu lintas serta melindungi jalan dari kerusakan akibat beban berlebih.²⁸

b. Patroli Polisi Lalu Lintas atau penyidik PPNS Perhubungan. (Pemeriksaan, dll)

Patroli Polisi Lalu Lintas dan penyidik PPNS Perhubungan dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) memiliki kewenangan penegakan hukum yang saling melengkapi. Menurut Pasal 260–262 UU LLAJ, Polisi Lalu Lintas (Polantas) merupakan penyidik utama tindak pidana di bidang lalu lintas, termasuk melakukan patroli, penghentian kendaraan, pemeriksaan, penindakan pelanggaran, serta penyidikan atas dugaan tindak pidana di jalan. Polantas berwenang membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan, menyita barang bukti, dan membawa perkara ke tahap penuntutan sesuai KUHAP.²⁹ Di sisi lain, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Perhubungan—sebagaimana diatur dalam Pasal 259 UU LLAJ—diberi kewenangan khusus untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran administratif dan tindak pidana tertentu di bidang angkutan jalan, seperti pelanggaran kelaikan jalan, muatan berlebih, trayek, dan perizinan angkutan. PPNS Perhubungan dapat melakukan pemeriksaan dokumen, meminta keterangan, melakukan pengawasan di terminal, pelabuhan, dan UPPKB, serta menyusun berkas perkara untuk kemudian dilimpahkan kepada penyidik Polri

²⁵ PM Perhubungan No. 18 Tahun 2021 tentang Pengaturan Muatan dan Penimbangan.

²⁶ Surat Keputusan Bersama (SKB) Kemenhub – Polri – KemenPUPR, pembatasan operasional angkutan barang pada masa tertentu.

²⁷ Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 283 – 307.

²⁸ Ibid, Pasal 169 - 172

²⁹ Ibid, Pasal 260 - 262

atau jaksa. Dengan demikian, UU LLAJ menempatkan Polantas sebagai penegak hukum utama di lapangan melalui patroli dan penindakan, sementara PPNS Perhubungan memperkuat penegakan hukum teknis dan administratif di sektor transportasi darat.

2. Penindakan Pelanggaran

Apabila setelah pemeriksaan ditemukan adanya pelanggaran, petugas melakukan penindakan. Untuk kasus kelebihan muatan (*overload*), dasar hukumnya adalah Pasal 307 UU LLAJ, yang menetapkan sanksi pidana berupa denda dan mewajibkan pengusaha angkutan untuk menurunkan muatan sebelum kendaraan dapat melanjutkan perjalanan.³⁰ Adapun pelanggaran terhadap rute, jam operasional, atau larangan kelas jalan dikenakan sanksi pelanggaran lalu lintas berdasarkan Pasal 287 yang mengatur pelanggaran rambu dan perintah lalu lintas.³¹ Selain sanksi pidana, pemerintah daerah juga dapat menerapkan sanksi administratif seperti teguran, pembekuan izin, atau pencabutan izin trayek sesuai peraturan daerah, tanpa menghapus sanksi pidana yang dikenakan oleh UU.

3. Proses Pengadilan dan Pengawasan Lanjutan

Setelah penindakan, petugas menerbitkan surat bukti pelanggaran (tilang) dan melakukan pencatatan berkas perkara untuk diproses melalui pengadilan atau sistem elektronik. Dalam mekanisme tilang manual, Pengadilan Negeri menetapkan besaran denda yang wajib dibayar pelanggar dan mengembalikan barang bukti (SIM/STNK) setelah pembayaran dilakukan. Untuk ETLE, proses dilakukan tanpa sidang fisik dan pelanggar langsung membayar sesuai nominal denda. Terakhir, pelaksanaan sanksi tambahan seperti penurunan muatan atau pembekuan izin dilakukan oleh instansi terkait, dan pemerintah daerah bersama kepolisian melaksanakan pengawasan lanjutan guna memastikan kepatuhan yang berkelanjutan serta menutup celah praktik penghindaran aturan³²

Peraturan Wali Kota (Perwali) Manado Nomor 28 Tahun 2023 diterbitkan sebagai upaya Pemerintah Kota Manado untuk menata sistem lalu lintas dan transportasi daerah. Namun, dalam implementasinya, masih banyak terjadi pelanggaran lalu lintas seperti parkir sembarangan, penggunaan trotoar oleh kendaraan, dan pelanggaran rambu-rambu jalan. Hal ini

menunjukkan adanya kesenjangan antara substansi peraturan daerah dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

Secara hierarki, Perwali merupakan aturan pelaksanaan dari peraturan daerah yang bersumber dari undang-undang di tingkat nasional. Dalam hal ini, Perwali seharusnya menjadi instrumen pelaksana UU LLAJ yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas di daerah. Namun, kelemahan Perwali No. 28/2023 terletak pada ketidaksinkronan substansi hukum dan lemahnya penegakan aturan di lapangan. Sebagai contoh, UU LLAJ menegaskan bahwa penegakan hukum lalu lintas merupakan kewenangan Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri). Walaupun Kota Manado telah memiliki Perwali No. 28 Tahun 2023 sebagai dasar pengaturan lalu lintas daerah, pelanggaran lalu lintas masih sering terjadi mulai dari parkir sembarangan, pelanggaran rambu, hingga pelanggaran transportasi daring. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi hukum belum berjalan efektif. UU LLAJ sudah menetapkan norma nasional yang jelas, tetapi tantangan muncul pada tahap pelaksanaan di tingkat pemerintah daerah, termasuk koordinasi antarinstansi, penegakan sanksi, dan kesadaran hukum masyarakat, faktor – faktor yang memengaruhi lemahnya implementasi sebagai berikut :

1. Kurangnya koordinasi antarinstansi pemerintah daerah.
Implementasi kebijakan lalu lintas memerlukan keterpaduan lintas lembaga antara Dinas Perhubungan (Dishub), Kepolisian Resor Kota (Polresta) Manado, Satpol PP, Bappeda, dan bahkan Dinas Pekerjaan Umum. Namun, praktik di lapangan menunjukkan bahwa koordinasi masih bersifat administratif dan tidak strategis. Tidak adanya satuan kerja lintas instansi yang secara khusus menangani integrasi kebijakan transportasi menyebabkan munculnya kebijakan sektoral yang tidak sinkron. Contohnya, pengaturan parkir di pusat kota sering kali tidak disertai pengendalian arus kendaraan, sehingga penertiban yang dilakukan oleh satu instansi justru menimbulkan kepadatan di area lain.³³
2. Rendahnya kesadaran hukum dan kepatuhan masyarakat.
Setiap kebijakan publik memerlukan dukungan sosial agar dapat berjalan efektif. Namun, di

³⁰ Ibid, Pasal 307

³¹ Ibid, Pasal 287

³² Ibid, Pasal 7 - 9

³³ Yani, F. (2023). Evaluasi Implementasi Kebijakan Lalu Lintas di Kota Manado. *Jurnal Ilmu Administrasi Negara*, 12(2), 101–115.

Manado, banyak masyarakat memandang Perwali ini sebagai beban tambahan, terutama bagi pelaku usaha kecil dan pengendara angkutan umum. Sosialisasi yang minim serta pendekatan yang cenderung represif menyebabkan munculnya resistensi sosial terhadap pelaksanaan aturan. Hal ini sejalan dengan teori *policy acceptance*, yang menekankan bahwa penerimaan publik terhadap kebijakan lebih ditentukan oleh persepsi manfaat dan keadilan sosial daripada sekadar ancaman sanksi hukum.³⁴

3. Keterbatasan sumber daya manusia disarana teknologi.

Dari sisi kelembagaan, Dishub Kota Manado masih mengalami kekurangan personel di lapangan. Idealnya, menurut standar Kementerian Perhubungan, setiap 5 km ruas jalan perkotaan memerlukan minimal 8–10 petugas pengawas lalu lintas aktif. Namun, di Manado, rasio petugas hanya sekitar 1:15 km, yang artinya pengawasan masih sangat minim. Selain itu, penerapan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) belum optimal karena infrastruktur digital dan jaringan data belum terintegrasi sepenuhnya dengan sistem pusat Polri.³⁵

4. Masalah hukum dan birokrasi dalam pelaksanaan regulasi.

Salah satu hambatan mendasar adalah belum adanya peraturan pelaksana turunan (Juklak dan Juknis) dari Perwali 28/2023 yang secara eksplisit menjabarkan prosedur pelaksanaan, mekanisme penegakan, dan sistem sanksi administratif. Akibatnya, aparat di lapangan sering kali ragu menindak pelanggaran karena dasar hukum operasional yang belum lengkap. Selain itu, beberapa ketentuan dalam Perwali juga belum sepenuhnya sinkron dengan regulasi nasional seperti Peraturan Menteri Perhubungan No. 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.³⁶

5. Kondisi infrastruktur jalan dan tata ruang kota yang belum mendukung.

Kota Manado secara geografis memiliki morfologi wilayah yang unik banyak kawasan berbukit, jalan sempit, serta keterbatasan ruang

untuk pelebaran jalan. Ketidakeimbangan antara pertumbuhan kendaraan bermotor (sekitar 8–10% per tahun) dan kapasitas infrastruktur jalan menyebabkan penumpukan lalu lintas di pusat-pusat ekonomi dan pendidikan. Penataan ulang jalur lalu lintas yang diatur dalam Perwali belum mampu diimplementasikan secara komprehensif karena keterbatasan lahan dan biaya pembangunan.³⁷

6. Kurangnya pengawasan dan evaluasi kebijakan secara berkelanjutan.

Evaluasi implementasi kebijakan lalu lintas di Manado masih bersifat *ad hoc* dan tidak berbasis data. Tidak terdapat sistem pemantauan terpadu yang merekam jumlah pelanggaran, titik kemacetan kronis, atau frekuensi kecelakaan lalu lintas. Akibatnya, perumusan kebijakan perbaikan lebih banyak bergantung pada persepsi subjektif pejabat daerah daripada analisis empiris. Padahal, dalam manajemen kebijakan modern, keberadaan *traffic data analytics* sangat penting untuk memetakan pola dan mengidentifikasi intervensi kebijakan yang paling efektif.³⁸

Untuk memberikan gambaran yang lebih konkret mengenai penerapan kewenangan aparat yang berwenang dalam penegakan UU LLAJ, berikut ini disajikan contoh kasus yang dapat memperjelas bagaimana mekanisme pengawasan dan penyidikan berlangsung di lapangan.

1. Operasi Penindakan 12 November 2024 oleh Satlantas Polresta Manado

Pada tanggal 12 November 2024, Satlantas Polresta Manado melaksanakan operasi penegakan Perwali Manado No. 28 Tahun 2023 di ruas Jalan Pierre Tendean. Operasi berlangsung dari pukul 10.00 hingga 12.30 WITA dengan sasaran kendaraan angkutan barang bertonase berat yang beroperasi pada jam larangan. Dari hasil pemeriksaan, delapan kendaraan ditemukan melanggar ketentuan waktu operasional: dua kendaraan langsung dikenai tindakan tilang, sementara enam lainnya diberikan teguran tertulis. Proses hukum pada kasus ini diawali dengan penghentian dan pemeriksaan kendaraan berdasarkan kewenangan kepolisian. Untuk

³⁴ Supit, A. & Mandagi, R. (2024). Kepatuhan Pengendara Terhadap Perwali Manado No. 28 Tahun 2023. *Jurnal Hukum dan Kebijakan Publik*, 9(1), 45–59.

³⁵ Puspitasari, D. (2023). Kendala Implementasi ETLE di Kawasan Timur Indonesia. *Jurnal Transportasi Indonesia*, 5(3), 77–90.

³⁶ Rahim, A. (2022). Analisis Pelaksanaan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ di Daerah. *Jurnal Administrasi Publik*, 11(4), 212–225.

³⁷ Bappeda Kota Manado. (2023). Rencana Umum Lalu Lintas Kota Manado 2023–2033. Manado: Pemerintah Kota Manado.

³⁸ Lumentut, J. (2024). Manajemen Transportasi Perkotaan di Manado: Evaluasi Kebijakan dan Praktik. *Jurnal Perencanaan Wilayah*, 14(2), 87–103.

dua kendaraan yang ditilang, pengemudi menerima surat tilang dan diwajibkan mengikuti mekanisme penyelesaian pelanggaran lalu lintas, yaitu melalui pembayaran denda atau menghadiri sidang di Pengadilan Negeri Manado melalui prosedur tilang yang berlaku. Sementara itu, bagi enam kendaraan yang hanya menerima teguran administratif, penindakan dicatat sebagai pelanggaran pertama untuk mencegah pengulangan.³⁹

2. Penertiban Tiga Truk Tronton pada 11 Juni 2024

Pada 11 Juni 2024, aparat kepolisian melakukan penertiban terhadap tiga truk tronton bermuatan pasir di kawasan Jalan Ahmad Yani, Sario, Manado. Kendaraan tersebut diketahui melanggar ketentuan kelengkapan dokumen karena tidak memiliki TNKB atau masa berlaku plat telah habis. Meskipun pelanggarannya tidak disebut secara langsung sebagai pelanggaran Perwali 28/2023, kasus seperti ini lazim ditemukan bersamaan dengan operasi pengawasan kendaraan berat, termasuk penertiban jam operasional. Proses hukum pada kasus ini dimulai dari pemeriksaan lapangan dan berujung pada penahanan sementara kendaraan karena tidak memenuhi persyaratan administrasi. Pengemudi maupun pemilik kendaraan kemudian diberi surat tindakan pelanggaran (tilang) dan diwajibkan melengkapi seluruh dokumen kendaraan sebagai syarat pengambilan kembali kendaraan yang ditahan. Tindakan penyelesaian tilang dapat dilakukan melalui jalur peradilan, yang mencakup dua opsi utama melakukan pembayaran denda yang telah ditetapkan atau menghadiri sidang pelanggaran lalu lintas yang diselenggarakan di Pengadilan Negeri Manado.⁴⁰

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan pembatasan dan pengawasan waktu operasional kendaraan angkutan barang di Kota Manado memiliki dasar hukum yang jelas dan bersifat hierarkis, yakni bersumber dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 7, Pasal 133, serta ketentuan mengenai manajemen dan rekayasa lalu lintas, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur penggunaan jalan demi keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas. Implementasi kewenangan tersebut diwujudkan melalui Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 yang mengatur pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) lebih dari lima ton, termasuk penetapan jam larangan melintas dan ketentuan bongkar muat. Secara normatif, pengaturan ini telah memenuhi unsur substansi hukum sebagaimana teori Lawrence M. Friedman, karena memiliki dasar legalitas, tujuan yang jelas, serta selaras dengan prinsip otonomi daerah dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, sehingga secara hukum kebijakan tersebut sah dan relevan untuk menjawab permasalahan kemacetan, keselamatan, serta perlindungan infrastruktur jalan di Kota Manado.
2. Penegakan hukum terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang di Kota Manado dilaksanakan melalui sinergi antara aparat kepolisian dan Dinas Perhubungan dengan melakukan pengawasan, razia, penimbangan kendaraan, serta penindakan terhadap pelanggar, dimana dasar sanksi pidana tetap mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 287 mengenai pelanggaran rambu lalu lintas, Pasal 301 mengenai penggunaan jalan tidak sesuai kelasnya, serta Pasal 307 mengenai pelanggaran muatan dan persyaratan teknis kendaraan. Hal ini menunjukkan bahwa Peraturan Wali Kota hanya mengatur aspek teknis operasional, sedangkan legitimasi penindakan tetap berada pada undang-undang nasional, sehingga tercipta kepastian hukum. Namun demikian, efektivitas penegakan hukum masih dipengaruhi oleh faktor struktur hukum dan budaya hukum sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto dan Lawrence M. Friedman, terutama terkait keterbatasan pengawasan, sumber daya aparat, serta tingkat

³⁹ "Penindakan Tegas Terhadap Muatan Berat di Jam Larangan Operasional, Satlantas Polresta Manado Tingkatkan Keamanan Lalu Lintas," *Tribrata News Manado*, 13 November 2024, <https://www.tribratanewsmanado.com/2024/11/13/penindakan-tegas-terhadap-muatan-berat-di-jam-larangan-operasional-satlantas-polresta-manado-tingkatkan-keamanan-lalu-lintas/>.

⁴⁰ "Polresta Manado Tertibkan Truk Berat Atur Jam Operasional," *RRI Manado*, 11 Juni 2024, <https://rri.co.id/manado/daerah/1175187/polresta-manado-tertibkan-truk-berat-atur-jam-operasional>

kepatuhan pengemudi dan pelaku usaha angkutan barang, sehingga diperlukan penguatan koordinasi, sosialisasi, dan konsistensi penindakan agar tujuan pembatasan operasional dapat tercapai secara optimal.

B. Saran

1. Pemerintah Kota Manado perlu melakukan penguatan terhadap implementasi Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 melalui peningkatan kualitas pengawasan dan evaluasi berkala terhadap efektivitas pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang. Meskipun secara normatif pengaturan tersebut telah memiliki dasar hukum yang kuat berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 7 dan Pasal 133 mengenai kewenangan manajemen dan rekayasa lalu lintas, namun dalam praktiknya masih ditemukan pelanggaran di lapangan. Oleh karena itu, perlu dilakukan optimalisasi pemasangan rambu pembatasan waktu operasional, pemanfaatan teknologi seperti sistem pengawasan elektronik (ETLE), serta peningkatan koordinasi antara Kepolisian dan Dinas Perhubungan sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 12 dan Pasal 13 UU 22/2009 mengenai penyelenggaraan dan koordinasi lalu lintas. Langkah ini penting untuk memperkuat aspek struktur hukum dalam teori Lawrence M. Friedman agar kebijakan yang telah ditetapkan tidak hanya sah secara normatif, tetapi juga efektif secara implementatif.
2. Aparat penegak hukum dan pemerintah daerah perlu meningkatkan pembinaan serta sosialisasi kepada pelaku usaha dan pengemudi kendaraan angkutan barang guna membangun budaya hukum yang lebih baik, sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto dan Lawrence M. Friedman bahwa efektivitas penegakan hukum tidak hanya bergantung pada substansi dan struktur hukum, tetapi juga pada budaya hukum masyarakat. Sosialisasi mengenai ketentuan Pasal 287, Pasal 301, dan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menjadi dasar sanksi terhadap pelanggaran pembatasan waktu operasional dan muatan kendaraan perlu dilakukan secara berkelanjutan agar pelaku usaha memahami konsekuensi hukum yang dapat timbul. Selain itu, perlu diterapkan penindakan yang konsisten dan tidak diskriminatif untuk menciptakan efek jera serta kepastian hukum.

Dengan demikian, tujuan pembatasan waktu operasional kendaraan angkutan barang sebagaimana diatur dalam Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023, yaitu menciptakan kelancaran lalu lintas, meningkatkan keselamatan, dan melindungi infrastruktur jalan, dapat tercapai secara optimal dan berkelanjutan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Amiruddin, dan Zainal Asikin. Pengantar Metode Penelitian Hukum. Jakarta: Graffiti Press, 2006.
- Bambang Sunggono. Metodologi Penelitian Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2012.
- C.S.T. Kansil, dan Christine S.T. Kansil. Pemerintahan Daerah di Indonesia. Jakarta: Sinar Grafika, 2002.
- George R. Terry. Principles of Management. Chicago: Richard D. Irwin, 2003.
- Harun, H. Hukum Pemerintahan Daerah. Jakarta: Sinar Grafika, 2011.
- Juliansyah Noor. Metodologi Penelitian. Jakarta: Prenadamedia Group, 2015.
- Soerjono Soekanto. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Sutopo, B. Hukum dan Pembangunan Transportasi Darat. Depok: UI Press, 2012.
- Friedman, Lawrence M. The Legal System: A Social Science Perspective. New York: Russell Sage Foundation, 1975.
- Dr. Hj. Rita kartina, SH, MH.,M.AP. Hukum administrasi negara

Peraturan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (sebagaimana diubah dengan UU No. 15 Tahun 2019).
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Peraturan Daerah Kabupaten Sukabumi Nomor 17 Tahun 2013 tentang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Wali Kota Manado Nomor 28 Tahun 2023 tentang Pembatasan Waktu Operasional

Kendaraan Angkutan Barang dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) Lebih dari 5 Ton.

Sumber – Sumber Lain

Jurnal

Malik, M.R.A. “Penegakan Hukum terhadap Pengawasan Jam Operasional Angkutan Barang menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sukabumi Nomor 17 Tahun 2013 tentang Pengawasan dan Pengendalian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Sukabumi.” *Jurnal Hukum dan HAM Wara Sains* 3, no. 2 (2024): 288–295.

Satria Cipta Agung Pratama, Nurwati, dkk. “Upaya Penegakan Hukum terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Polres Bogor.” *Karimah Tauhid* 3, no. 8 (2024): 9540.

“E-Journal Universitas Atma Jaya Yogyakarta.” *Universitas Atma Jaya Yogyakarta*. Diakses 25 Maret 2025.
<https://ejournal.uajy.ac.id/7862/3/2MIH01201.pdf>.

Artikel Internet

“Lembaga Penegak Hukum di Indonesia: Jenis dan Fungsinya.” *Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*. Diakses 25 Maret 2025.
<https://fahum.umsu.ac.id/info/lembaga-penegak-hukum-di-indonesia-jenis-dan-fungsinya/>.

“Nusaputra: Pokok-Pokok Pikiran Lawrence Meir Friedman Sistem Hukum dalam Perspektif Ilmu Sosial.” *Universitas Nusaputra*. Diakses 26 Maret 2025.
<https://nusaputra.ac.id/article/pokok-pokok-pikiran-lawrence-meir-friedman-sistem-hukum-dalam-perspektif-ilmu-sosial/>.

“Pengawasan Serentak terhadap Truk Barang untuk Keselamatan Pengguna Lalu Lintas.” *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*. Diakses 26 Maret 2025.
<https://dephub.go.id/post/read/pengawasan-serentak-terhadap-truk-barang-untuk-keselamatan-pengguna-lalu-lintas>.

“Polisi Tindak Tegas 10 Kendaraan Berat di Manado yang Beraktivitas di Jam Larangan Operasional.” *Tribun Manado*. Diakses 26 Maret 2025.
[https://manado.tribunnews.com/2024/11/13/polisi-tindak-tegas-10-kendaraan-berat-di-](https://manado.tribunnews.com/2024/11/13/polisi-tindak-tegas-10-kendaraan-berat-di-manado-yang-beraktivitas-di-jam-larangan-operasional)

[manado-yang-beraktivitas-di-jam-larangan-operasional](#).

“Repository UIN FAS Bengkulu.” *Repository UIN Fatmawati Sukarno Bengkulu*. Diakses 25 Maret 2025.

<http://repository.uinfasbengkulu.ac.id/992/3/BAB%20II.pdf>.

“Repository UMA.” *Universitas Medan Area*. Diakses 26 Maret 2025.

https://repositori.uma.ac.id/jspui/bitstream/123456789/1805/4/151803032_file%204.pdf.

“Repository Raden Fatah.” *Universitas Islam Negeri Raden Fatah Palembang*. Diakses 20 April 2025.

<https://repository.radenfatah.ac.id/20013/2/2.pdf>.

“SKB Menteri: Pembatasan Operasional Truk.” *GolekTruk Blog*. Diakses 26 Maret 2025.

<https://golektruk.com/blog/skb-menteri-pembatasan-operasional-truk/>.

“Repository Hukum Unkris.” *Universitas Krisnadwipayana*. Diakses 25 Maret 2025.

https://repository.hukumunkris.id/index.php?p=show_detail&id=3894.