

PENELITIAN
PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN HUKUM ANGKUTAN BARANG
SEBAGAI UPAYA *ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING* (ODOL)



Tim Penulis :

Yeni Santi, S.H., M.H
Dra. Camelia Putrini, M.Si
Dra. Nurlaeli, M.Si

KEMENTERIAN PENDIDIKAN KEBUDAYAAN RISET DAN TEKNOLOGI
UNIVERSITAS TERBUKA
FAKULTAS HUKUM ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
2023

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
DAFTAR ISI.....	ii
ABSTRAK.....	iii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian.....	5
D. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
A. Pengawasan dan Pengendalian.....	7
B. Angkutan Barang	10
BAB III METODE PENELITIAN	14
A. Metode Penelitian.....	14
B. Sumber dan data penelitian.....	14
C. Teknik Pengumpulan Data.....	14
D. Prosedur Pencatatan Data.....	14
E. Teknik Analisis Data.....	15
F. Jadwal Penelitian	15
G. Rencana Anggaran	16
BAB IV PEMBAHASAN	17
DAFTAR PUSTAKA.....	23

**PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN HUKUM ANGKUTAN BARANG
SEBAGAI UPAYA *ZERO OVER DIMENSION
OVER LOADING* (ODOL)**

Abstrak

Semakin meningkatnya suatu kebutuhan masyarakat maka akan semakin tinggi juga tingkat penggunaan alat transportasi yang digunakan untuk memenuhi permintaan masyarakat, permintaan tersebut kerap menjadikan alat transportasi atau angkutan mengalami kelebihan beban muatan atau *Over Dimension Over Loading* (ODOL). Kalimantan Timur sebagai daerah dengan laju pertumbuhan ekonomi yang baik menjadikan transportasi sebagai salah satu faktor terbesar kedua inflasi Kaltim pada triwulan II 2022. Dampak negatif juga akan muncul dengan peningkatan ekonomi salah satunya dari sektor transportasi tersebut, akan ada masalah-masalah yang muncul seperti *Over Dimension Over Loading* banyak pemilik dan pengusaha jasa angkutan atau transportasi lalai dan melakukan pelanggaran sehingga pemerintah perlu melakukan pengawasan dan pengendalian. Penelitian ini merupakan penelitian normatif menggunakan bahan kepustakaan dan literatur, sedangkan data empiris yaitu data yang bersumber dari hasil wawancara terhadap beberapa nara sumber. Kesimpulan dari penelitian ini adalah dalam penerapan peraturan telah dikukan sesuai dengan peraturan yang berlaku akan tetapi fasilitas yang dimiliki untuk melakukan pengawasan dan pengendalian belum maksimal, pelaksanaan sosialisasi dan evaluasi dilakukan dengan sangat baik dimana masyarakat diberikan pemahaman tentang ODOL. Saran dari penelitian ini adalah perlu adanya fasilitas yang memadai dalam upaya pengawasan dan pengendalian ODOL, menumbuhkan rasa kesadaran masyarakat dengan melakukan sosialisasi tentang ODOL serta pemberian pelatihan kepada pegawai agar lebih optimal.

Kata Kunci : *Pengawasan, Pengendalian, Angkutan Barang, ODOL*

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

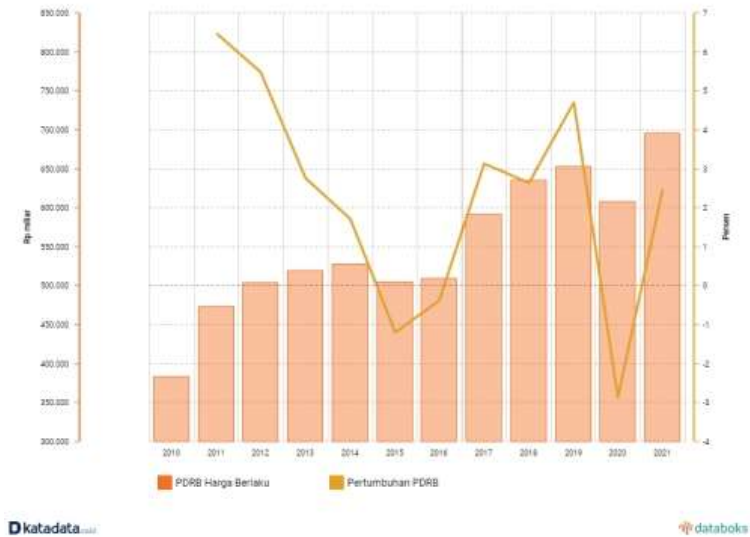
Transportasi serta jalan merupakan unsur penting didalam keberlangsungan pertumbuhan ekonomi guna meningkatkan kesejahteraan umum, transportasi menjadi penting sebagai suatu penunjang dalam keberhasilan pembangunan di suatu daerah sebagai akomodasi atau angkutan yang digunakan masyarakat mendistribusikan bahan-bahan kebutuhan yang diperlukan oleh masyarakat umum, tanpa adanya transportasi angkutan umum dan barang dapat menjadikan suatu daerah memiliki perekonomian yang lesu, transportasi juga dapat beroperasi didukung dengan infrastruktur jalan yang baik dan memadai sehingga aktivitas dan keberlangsungan perekonomian untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat berjalan dengan lancar dan terus meningkat. Semakin meningkatnya suatu kebutuhan masyarakat maka akan semakin tinggi juga tingkat penggunaan alat transportasi yang digunakan untuk memenuhi permintaan masyarakat, hal ini yang kerap menjadikan alat transportasi khususnya angkutan barang mengalami kelebihan beban muatan atau *Over Dimension Over Loading* (ODOL).

Aktifitas transportasi serta jalan ini termasuk kedalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) berdasarkan ketentuan yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang didalamnya mengatur ketentuan pelaksanaan dan penyelenggaraan LLAJ. ODOL termasuk sesuatu yang perlu diawasi dan di berikan sanksi didalam penerapan peraturan perundang-undangan tersebut dimana setiap orang yang telah memasukan membuat, merakit, atau mengubah atau memodifikasi bentuk kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji

tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Serta Pasal 138 ayat (3), angkutan umum dan atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Kendaraan Bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia. Oleh karenanya para pengendaran, Pengemudi, supir dan atau perusahaan angkutan bawang wajib mematuhi tata cara pemuatan, daya angkut dimensi kendaraan dan kelas jalan.

Utamanya prinsip peraturan memberikan kepastian dan kejelasan hukum untuk di taati dan dipatuhi oleh segenap masyarakat, namun ternyata dilapangan masih banyak terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna kendaraan angkutan maupun jasa angkutan dengan merubah dan memodifikasi alat transportasi angkutan mengakibatkan kelebihan muatan dimana kondisi kendaraan tidak sesuai dengan standarisasi pabrik sehingga muatan barang dapat melebihi jumlah beban dari yang seharusnya.

Kalimantan Timur sebagai daerah yang memiliki laju pertumbuhan ekonomi yang tercatat oleh Badan Pusat Statistik yang mengukur berdasarkan PDRB atas dasar harga konstan (ADHK) pada tahun 2010, perekonomian Kaltim tumbuh 2,48% menjadi Rp484,3 triliun sepanjang tahun 2021 dari tahun sebelumnya. Capaian tersebut lebih tinggi dibanding pertumbuhan tahun 2020 yang mengalami kontraksi sebesar 2,87%. Kendati demikian, capaian PDRB Kaltim pada 2021 masih lebih rendah dibandingkan dengan periode sebelum terjadinya pandemi Covid-19, yang mampu tumbuh hingga 4,7%.



Grafik 1 : Nilai dan Pertumbuhan PDRB Kalimantan Timur (2010-2021)

Berangsur naiknya kegiatan ekonomi merupakan dampak kebutuhan masyarakat akan suatu barang logistik atau jasa sehingga sangat dibutuhkannya akomodasi yang dapat memenuhi permintaan masyarakat. Pada tahun 2022 berdasarkan data dijelaskan bahwa transportasi sebagai penyumbang kedua inflasi Kaltim pada triwulan II 2022 adalah berasal dari kelompok transportasi yang utamanya disebabkan oleh masuknya momen HBKN Idul Fitri ditengah pelonggaran mobilitas masyarakat. Inflasi kelompok transportasi memiliki andil sebesar 0,66% (yoy) dan tercatat mengalami inflasi sebesar 7,08% (yoy). Inflasi pada kelompok transportasi meningkat cukup tinggi jika dibandingkan dengan triwulan I 2022 yang sebesar 3,31% dan utamanya disebabkan oleh komponen pada subkelompok jasa angkutan penumpang udara sebesar 21,54% (yoy), tarif kendaraan roda 4 online sebesar 3,38% (yoy) dan angkutan antar kota sebesar 0,45% (yoy).

No	Kelompok Barang	Laju Inflasi Tahun 2021				Andil Inflasi Tahun 2021				Laju Inflasi 2022		Andil Inflasi 2022	
		Tw I	Tw II	Tw III	Tw IV	Tw I	Tw II	Tw III	Tw IV	Tw I	Tw II	Tw I	Tw II
	UMUM / TOTAL	0.74	1.21	1.68	2.15	0.74	1.21	1.68	2.15	2.86	4.38	2.86	4.38
1	Makanan, Minuman Dan Tembakau	2.30	2.74	4.33	4.58	0.62	0.75	1.16	1.24	5.19	7.81	1.42	2.30
2	Pakaian Dan Alas Kaki	-5.68	-2.52	-0.22	-1.03	-0.27	-0.11	-0.01	-0.05	-1.64	-1.83	-0.07	-0.11
3	Perumahan, Air, Listrik, Dan Bahan Bakar												
3	Rumah Tangga	-0.14	0.31	0.54	1.07	-0.03	0.07	0.13	0.25	2.02	3.37	0.46	0.79
4	Perlengkapan, Peralatan Dan Pemeliharaan Rutin Rumah Tangga	1.79	2.36	3.18	3.11	0.07	0.10	0.13	0.13	5.18	5.43	0.21	0.21
5	Kesehatan	1.90	0.93	1.48	1.44	0.06	0.03	0.05	0.05	0.97	1.82	0.03	0.05
6	Transportasi	-0.05	0.22	0.43	2.21	-0.01	0.03	0.05	0.28	3.31	7.08	0.42	0.66
7	Informasi, Komunikasi, Dan Jasa Keuangan	0.19	0.87	0.22	0.10	0.01	0.05	0.01	0.01	-0.20	-0.96	-0.01	-0.01
8	Rekreasi, Olahraga, Dan Budaya	0.49	0.42	0.38	0.61	0.01	0.01	0.01	0.01	1.20	2.05	0.02	0.02
9	Pendidikan	-0.14	-0.14	0.89	0.91	0.00	0.00	0.03	0.03	0.50	0.63	0.02	0.02
10	Penyediaan Makanan Dan Minuman/Restoran	0.81	0.95	0.63	0.86	0.08	0.09	0.06	0.08	0.91	0.88	0.09	0.10
11	Perawatan Pribadi Dan Jasa Lainnya	3.79	3.96	1.20	2.34	0.20	0.21	0.07	0.13	5.15	4.93	0.28	0.35

Sumber: BPS, diolah

Grafik 2 : Kelompok Barang pembentuk Inflasi Kaltim Triwulan II Tahun 2022

Indikator-indikator ini lah yang perlu di awasi oleh pemerintah bukan hanya dampak positif yang diterima oleh masyarakat dan pemerintah, dampak negatif juga akan muncul dengan peningkatan ekonomi salah satunya dari sektor transportasi tersebut, akan ada masalah-masalah yang muncul seperti *Over Dimension Over Loading* banyak pemilik dan pengusaha jasa angkutan atau transportasi lalai dengan apa yang telah diatur oleh negara berdasar pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam kegiatan penegakan hukum Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur melakukan pelaksanaan pendataan sebanyak 152 unit kendaraan angkutan barang di Muara Badak Kukar dan 75 unit kendaraan angkutan barang di Kaubun yang dilakukan penimbangan dan pengukuran dimensi, dengan hasil ada 8 unit kendaraan di Muara Badak dan 26 unit kendaraan yang terindikasi melakukan pelanggaran seperti telah habis masa berlakunya Tanda Bukti Lulus Uji, STNK dan SIM serta beberapa pelanggaran dimensi. Apalagi pelanggaran ODOL juga dapat merembet pada pelanggaran-pelanggaran lain seperti menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang terjadi berdasarkan data Korlantas Polri dari *Integrated Road Safety Management System (IRSMS)* tentang kecelakaan selama tahun 2018, Truk yang kelebihan muatan menjadi salah satu penyumbang terbesar penyebab kecelakaan lalu lintas. dilihat dari pelanggaran-pelanggaran yang terjadi apakah aturan yang ada sudah memberikan efek jera bagi pelaku usaha

yang lalai, apakah dengan sanksi yang ada dapat mengendalikan pelanggaran hukum yang telah dilakukan oleh kendaraan angkutan ODOL.

Untuk itu pemerintah perlu terus mengawasi dan mengendalikan kegiatan angkutan umum demi memperlancar arus lalu lintas agar kegiatan ekonomi tetap terus berjalan dan bergeliat, hal pengawasan dan pengendalian juga merupakan upaya yang dilakukan oleh pemerintah dan dinas perhubungan sebagai penegakan hukum dengan melakukan pengawasan dengan memperketat uji berkala atau uji KIR serta pengukuran dimensi muatan. Upaya ini dilakukan sebagai target Dinas Perhubungan menyongsong zero ODOL yang akan berlaku pada tahun 2023. sehingga peneliti tertarik melakukan penelitian dengan judul **“PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN HUKUM ANGKUTAN BARANG SEBAGAI UPAYA *ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING* (ODOL)”**.

B. RUMUSAN MASALAH

1. Bagaimana Pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian hukum angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur dalam mengawasi kendaraan ODOL?
2. Upaya apa saja yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur untuk mengatasi angkutan barang ODOL?

C. TUJUAN PENELITIAN

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam pelaksanaan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian hukum angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur dalam mengawasi kendaraan ODOL.
2. Untuk mengetahui upaya apa saja yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur untuk mengatasi kendaraan ODOL.

D. MANFAAT PENELITIAN

Adapun manfaat yang diharapkan dari hasil penelitian ini, yaitu :

1. Mendapatkan informasi dan pengetahuan serta wawasan peneliti dalam menerapkan ilmu yang telah di peroleh
2. Hasil dari penelitian diharapkan dapat menjadi bahan bagi penulis selanjutnya yang ingin meneliti masalah yang sama dan menjadi referensi bacaan bagi semua pihak yang membutuhkannya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengawasan dan Pengendalian

1. Pengertian Pengawasan

Pengawasan merupakan suatu tindakan yang dilakukan untuk mengendalikan suatu tindakan atau perbuatan melalui suatu proses yang telah di evaluasi. Menurut Tery mengartikan pengawasan sebagai mendeterminasi apa yang telah dilaksanakan, maksudnya mengevaluasi prestasi kerja dan apabila perlu, menerapkan tindakan-tindakan korektif sehingga hasil pekerjaan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan. oleh karena itu segala pekerjaan yang dilakukan perlu kita evaluasi apakah kegiatan tersebut sudah sesuai atau belum dengan tujuan yang ingin dicapai.

Menurut Maringan pengawasan dilakukan berpedoman pada beberapa hal yaitu:

- a. Rencana (Planning) yang telah ditentukan,
- b. Perintah (Orders) terhadap pelaksanaan pekerjaan (Performance),
- c. Tujuan,
- d. Kebijakan yang telah ditentukan sebelumnya.

Sedangkan Sujamto menjelaskan bahwa pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas dan kegiatan, apakah sesuai dengan yang semestinya atau tidak. Jadi pada intinya pengawasan menjelaskan tentang:

- a. Pengawasan merupakan proses kegiatan pengamatan terhadap seluruh kegiatan organisasi;
- b. Melalui pengawasan, kegiatan-kegiatan di dalam organisasi akan dinilai apakah berjalan sesuai dengan rencana atau tidak;

- c. Pengawasan adalah salah satu fungsi dan wewenang pimpinan pada berbagai tingkatan manajemen di dalam suatu organisasi;
- d. Pengawasan harus dilakukan secara konsisten dan berlanjut sehingga gerak organisasi dapat diarahkan kepada pencapaian tujuan secara efektif dan efisien;
- e. Melakukan pengawasan diperlukan standar penilaian sebagai alat evaluatif terhadap kegiatan-kegiatan yang diawasi.

Berdasarkan beberapa definisi di atas dapat dijelaskan bahwa pengawasan merupakan suatu tindakan atau perbuatan yang dilakukan melalui proses mengenai pelaksanaan tugas dan kegiatan sehingga mencapai tujuan yang telah ditentukan.

2. Jenis Pengawasan

Pengawasan dalam pelaksanaannya dapat di klasifikasikan menjadi beberapa jenis menurut Victor M. Situmorang yaitu:

- a. Pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung
 - 1. Pengawasan Langsung, pengawasan langsung merupakan pengawasan yang dilakukan secara pribadi oleh pimpinan atau pengawas dengan mengamati, meneliti, memeriksa, mengecek sendiri secara “on the spot” di tempat pekerjaan, dan menerima laporan-laporan secara langsung pula dari pelaksana. Hal ini dilakukan dengan inspeksi.
 - 2. Pengawasan tidak langsung Pengawasan tidak langsung diadakan dengan mempelajari laporan-laporan yang diterima dari pelaksana baik lisan maupun tertulis, mempelajari pendapat-pendapat masyarakat dan sebagainya tanpa pengawasan “on the spot”.
- b. Pengawasan preventif dan pengawasan represif
 - 1. Pengawasan preventif Pengawasan preventif dilakukan melalui preaudit sebelum pekerjaan dimulai. Misalnya dengan mengadakan pengawasan terhadap persiapan-persiapan rencana kerja, rencana anggaran, rencana penggunaan tenaga dan sumber-sumber lain.

2. Pengawasan represif Adapun pengawasan represif dilakukan melalui post audit, dengan pemeriksaan terhadap pelaksanaan di tempat (inspeksi), meminta laporan pelaksanaan dan sebagainya.

c. Pengawasan intern dan pengawasan ekstern

1. Pengawasan intern Pengawasan intern adalah pengawasan yang dilakukan oleh aparat dalam organisasi itu sendiri.

2. Pengawasan ekstern Pengawasan ekstern adalah pengawasan yang dilakukan oleh aparat dari luar organisasi sendiri.

3. Pengendalian

Dalam melaksanakan pengawasan ada standar yang harus diikuti untuk dapat mengukur sampai dimana pekerjaan tersebut terlaksana agar dapat di kendalikan seperti yang dijelaskan oleh Siswanto “penyeliaan/ pengendalian sebagai suatu usaha sistematis untuk menetapkan standar pelaksanaan dengan tujuan perencanaan, mendesain sistem informasi umpan balik, membandingkan aktivitas nyata standar yang telah ditetapkan sebelumnya, dan mengukur penyimpangan-penyimpangan, serta mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa tenaga kerja telah melaksanakan pekerjaan dengan cara paling efisien dan efektif untuk mewujudkan tujuan perusahaan”.

Sejalan dengan apa yang disampaikan oleh hasibuan “pengendalian (controlling) adalah kegiatan mengendalikan semua karyawan agar mentaati peraturan-peraturan perusahaan dan bekerja sesuai dengan rencana. Apabila terdapat penyimpangan atau kesalahan, dilakukan tindakan perbaikan dan penyempurnaan rencana. Pengendalian karyawan meliputi kehadiran, kedisiplinan, perilaku, kerja sama, pelaksanaan pekerjaan, dan menjaga situasi lingkungan pekerjaan”.

Sedangkan didalam aspek pendalian sosial menurut Soekanto, menjelaskan bahwa pengendalian sosial merupakan suatu proses baik yang direncanakan atau tidak direncanakan, yang bertujuan untuk mengajak, membimbing atau bahkan memaksa warga masyarakat agar mematuhi nilai-nilai dan kaidah-kaidah yang berlaku. Kemudian, Koentjaraningrat dalam Soekanto menjelaskan tentang fungsi pengendalian sosial yang menurutnya terbagi menjadi lima macam fungsi pengendali sosial yaitu:

1. Mempertebal keyakinan masyarakat tentang kebaikan norma,
2. Memberikan imbalan kepada warga yang menaati norma,
3. Mengembangkan rasa malu,
4. Mengembangkan rasa takut,
5. Menciptakan sistem hukum.

Sehingga apa yang dijelaskan Koentjaraningrat dalam Soekanto tersebut dapat digunakan dalam upaya mengendalikan perilaku masyarakat agar mematuhi dan mentaati ketentuan dan peraturan yang telah diberikan.

B. Angkutan Barang

Aktivitas angkutan merupakan kegiatan sehari-hari yang dilakukan oleh masyarakat. Pengertian angkutan dalam pasal 1 Angka 3 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan juga menjelaskan mengenai pengertian angkutan yaitu perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan diruang lalu lintas jalan.

Pengangkutan barang juga dijelaskan oleh Abdulkadir yang mengatakan pengangkutan merupakan suatu aktivitas memuat barang maupun penumpang dari tempat permuatan ketempat tujuan dan menurunkan barang atau penumpang dari kendaraan ketempat yang

ditentukan. Abdulkadir Muhammad juga menjelaskan bahwa pengangkutan meliputi tiga dimensi pokok yaitu pengangkutan sebagai bisnis, pengangkutan sebagai perjanjian dan pengangkutan sebagai suatu proses.

Menurut Njatrijani jenis angkutan dapat dibedakan berdasarkan pada segi barang yang akan diangkut seperti angkutan penumpang, angkutan barang, maupun angkutan pos. Serta dapat dibedakan juga dari segi geografis yaitu angkutan antar benua, antar kontinental, antar pulau, antar kota, antar daerah dan dalam kota.

Kemudian Angkutan barang berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, angkutan barang didefinisikan sebagai perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 160, angkutan barang dibedakan menjadi dua yaitu angkutan barang umum dan angkutan barang khusus. Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya, yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus. Sementara angkutan barang khusus adalah angkutan yang membutuhkan mobil barang yang dirancang khusus untuk mengangkut benda yang berbentuk curah, cair, dan gas, peti kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang berbahaya, antara lain:

1. Barang yang mudah meledak;
2. Gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperature tertentu;
3. Cairan mudah menyala;
4. Padatan mudah menyala;
5. Bahan penghasil oksidan;
6. Racun dan bahan mudah menular;
7. Barang yang bersifat radiaktif;

8. Barang yang bersifat korosif.

Dengan adanya angkutan barang sehingga dapat dilakukannya aktifitas perpindahan barang dari satu tempat ke tempat tujuannya sehingga aktifitas tersebut dapat meningkatkan nilai guna dari suatu barang yang akan diangkut. Seperti yang dijelaskan oleh Thian Dengan pengangkutan, maka dapat melakukan perpindahan barang-barang ke suatu tempat yang dirasa barang itu akan lebih bermanfaat. Perpindahan barang atau orang ke suatu tempat harus dilakukan dengan aman dan selamat sesuai dengan ketentuan.

Dari definisi yang ada angkutan barang dapat disimpulkan sebagai suatu aktifitas masyarakat yang melakukan perpindahan barang ketempat tujuan dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan sehingga dapat meningkatkan daya guna suatu barang.

C. Over Dimension Over Loading (ODOL)

Dalam upaya Pengawasan muatan angkutan barang memiliki beberapa aturan yang di gunakan untuk menentukan angkutan barang tersebut sesuai dengan ketentuan yang berlaku dari segi jumlah berat yang diizin dan jumlah berat kombinasi yang diizinkan hal ini seperti yang dijelaskan pada Pasal 61 Angka 3 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

Over Dimension Over Loading (ODOL) merupakan suatu perbuatan yang melanggar aturan yang telah ditetapkan berdasarkan Peraturan Pemerintah, *Over Dimension* merupakan kondisi dimana dimensi kendaraan tidak sesuai dengan standar ketentuan lalu lintas. Sedangkan *Over Loading* merupakan kondisi kendaraan yang mengangkut muatan melebihi batas standar pembebanan jalan dan jembatan yang telah ditetapkan. Dampak Over Dimension Over Loading (ODOL) dapat menyebabkan dampak, antara lain sebagai berikut:

1. Kerusakan infrastruktur jalan, jembatan, dan pelabuhan
2. Kebutuhan biaya pemeliharaan infrastruktur meningkat.

3. Menurunnya tingkat keselamatan lalu lintas jalan yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas.
4. Menyebabkan kerusakan komponen kendaraan dan memperpendek umur kendaraan.
5. Ketidakadilan dalam usaha pengangkutan barang.
6. Kemacetan lalu lintas akibat kecelakaan dan kerusakan jalan akan merugikan banyak pihak.

Untuk melaksanakan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pemerintah menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pengawasan dan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di jalan.

Pengawasan yang dilakukan terhadap Angkutan barang adalah dengan kriteria berdasarkan PP No 74 Tahun 2014 Pasal 5 angka (1) Pengawasan muatan Angkutan Barang dengan Alat Penimbangan yang dipasang secara tetap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a dilakukan di Fasilitas Penimbangan

Dalam penjelasan tersebut diatas dapat di katakan bahwa *Over Dimension Over Loading (ODOL)* merupakan suatu perbuatan yang melanggar hukum karena dapat mengakibatkan dampak yang merugikan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian normatif menggunakan bahan kepustakaan dan literatur dan empiris yaitu data yang bersumber dari hasil wawancara terhadap beberapa nara sumber.

B. Sumber Data Penelitian

Penelitian ini menjadikan pernyataan informan sebagai sumber data primer, yakni pernyataan dari stakeholder yang terkait dengan sumber data yang diperlukan oleh peneliti.

C. Teknik Pengumpulan Data

Penelitian mengumpulkan data menggunakan dua Teknik pengumpulan data, Yaitu ;

1. Wawancara mendalam (*in-depth Interview*) kepada Dinas Perhubungan yang ada di Provinsi Kalimantan Timur.
2. Melaksanakan Observasi langsung dimana peneliti melakukan pengamatan langsung terkait pengawasan dan pengendalian ODOL di wilayah Kalimantan Timur.

D. Prosedur Pencatatan Data

Pencatatan data dilakukan dengan cara sebagai berikut :

1. Peneliti mendokumentasikan hasil wawancara dan pernyataan-pernyataan penting dengan alat perekam dan atau kemudian disimpan dalam catatan khusus.

2. Peneliti mendokumentasikan kejadian yang terkait dengan penelitian selama penelitian berlangsung dengan alat perekam gambar. Kemudian peneliti simpat dalam file khusus yang telah diberi judul.

E. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu berupa :

1. Peneliti melakukan pengumpulan data melalui informasi penting terkait masalah penelitian, selanjutnya data dikelompokkan sesuai dengan masalah yang diteliti.
2. Data yang telah dikumpulkan kemudian disusun dan diolah menjadi narasi-narasi sehingga menjadi rangkain informasi yang dapat digunakan dalam penelitian.
3. Melakukan interpersi pada data yang diperoleh melalui hasil interpersi yang didapat dari informan terhadap masalah yang diteliti.
4. Pengambilan kesimpulan berdasarkan susunan narasi yang telah di olah sehingga memberikan jawaban atas permasalahan yang ada didalam penelitian.

F. Jadwal Penelitian

Pada penelitian ini direncanakan menghabiskan waktu selama 6 (Enam) bulan yang tersusun melalui beberapa tahapan yang dapat dilihat secara lengkap melalui table dibawah ini:

Tabel 1

No.	Tahapan	2022	2023									
		12	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
1.	Pengiriman Proposal											
2.	Review dan Penelitian Proposal											
3.	Perbaikan Proposal											
4.	Pengumpulan Data											
5.	Pengolahan Data											
6.	Analisis Data											
7.	Penyusunan dan Perbaikan Laporan											
8.	Pengumpulan Laporan Penelitian											

G. RENCANA ANGGARAN

Rencanan anggaran biaya yang diperlukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

Tabel 2

No	Item kebutuhan	Unit	Unit 1	Unit Biaya (rupiah)	Sub total (rupiah)
1	Bahan dan peralatan (bahan-bahan habis pakai/materi penelitian)				
	Belanja ATK				910.000
	Pembelian Souvenir				900.000
	Belanja ATK				750.000
	Belanja ATK				1.060.000
	Konsumsi Rapat 1				320.000
	Konsumsi Rapat 2				320.000
	Konsumsi Rapat 3				320.000
	Konsumsi Rapat 4				320.000
	Konsumsi Rapat 5				420.000
	Konsumsi Rapat 6				220.000
		Jumlah Sub Total			5.540.000
2.	Honor				
	Honorarium Koordinator Peneliti				3.360.000
	Honorarium Pembantu Peneliti				2.240.000
	Honorarium Pembantu Lapangan				1.500.000
	Honorarium Sekretariat Peneliti				1.500.000
	Honorarium Pengolah Data				1.500.000
		Jumlah Sub Total			10.100.000
3	Perjalanan Dinas				
	Perjadin SMD- Balikpapan				3.590.000
	Perjadin SMD-Tenggarong				3.290.000
	Total				6.880.000
JUMLAH BIAYA KESELURUHAN					22.520.000

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian hukum angkutan barang oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur dalam mengawasi kendaraan *ODOL*

Over Dimension Over Loading (ODOL) merupakan suatu kegiatan yang sangat merugikan pemerintah dan berdampak bagi masyarakat. Dampak yang ditimbulkan adalah kerusakan jalan, infrastruktur lain seperti jembatan, serta menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Kasus kecelakaan yang melibatkan angkutan barang ODOL atau kelebihan muatan mengakibatkan banyak korban jiwa dan juga kerugian materiil. Dinas Perhubungan yang ada di Kalimantan Timur sebagai pelaksana tugas pengawasan dan pengendalian angkutan barang melakukan pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan ODOL dengan berdasarkan pada Peraturan Perundang-Undangan yang selama ini digunakan yaitu Undang-Undang Nomer 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dari apa yang disampaikan berdasarkan hasil wawancara salah satu pihak dari Dishub Kota Tenggarong menyampaikan bahwa berdasarkan apa yang tertuang dalam Peraturan tersebut telah dilaksanakannya pengawasan dengan melakukan penghimbau terlebih dahulu kepada para supir angkutan barang agar tidak memodifikasi kendaraan yang tidak sesuai dengan standar yang berlaku dengan memperketat Uji KIR sebagai salah satu bentuk pelaksanaan Pengawasan untuk itu beberapa hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kutai Kartanegara (KUKAR) dan Kota Balikpapan Sebagai Berikut:

Wawancara dengan bapak Aji Rinaldi salah satu petugas dari DISHUB Kutai Kartanegara

“ Bentuk pelaksanaan Pengawasan ODOL, serta Kebijakan yang di lakukan oleh Dishub yaitu menghimbau atau memperketat Uji KIR, melakukan Tilang, apabila melewati jembatan timbang di wilayah kota Bagung dengan kendaraan melebihi portal 3M maka jembatan

timbang tidak dapat dilalui terindikasi ODOL, Dinas Perhubungan juga melakukan kerjasama Antar Instansi dalam menangani ODOL tersebut”

Sehingga implementasi kebijakan yang dilakukan oleh Dishub Kukar sesuai dengan peraturan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan jalan pemerintah yang menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Pengawasan dan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di jalan

Sejauh mana kebijakan dan aturan tersebut dilaksanakan berdasar dari hasil wawancara dengan bapak Aji yaitu:

“Pelaksanaan kebijakan dan aturan tersebut diterapkan dengan efektif namun dalam realisasinya dilapangan tidak semua terkontrol, contoh kendaraan dari luar daerah tidak dapat diketahui apakah kelengkapan kendaraan memenuhi syarat uji”

Bapak Aji juga menjelaskan bahwa dalam pengawasan ODOL yang dilaksanakan di wilayah Kukar berdasarkan kebijakan yang dilakukan yaitu:

“Pemeriksaan yang dilakukan terkait kelengkapan kendaraan berupa BPKB, Surat Lolos Uji KIR, Kendaean Ukuran Tinggi Maksimal 3M serta menimbng Berat.”

Dari hasil wawancara dengan Bapak M. Riki Kurniawan dari Dishub Kota Balikpapan menjelaskan :

“Pengecekan Kendaraan kami laksanakan secara rutin, sesuai dengan peraturan ini dilakukan untuk mendapatkan izin muatan (KIR)”.

Akan tetapi Hasil wawancara dengan Bapak Riki juga menjelaskan kondisi alat ukur yang digunakan dalam pengawasan yaitu:

“ Alat pengukuran terbaru yang dapat menimbang beban kendaraan pada kondisi bergerak tidak statis, seperti pada jembatan timbang yang ada di Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)”.

“ Dishub perlu meningkatkan sarana dan Prangkat IT yang ditempatkan pada uni pengujian Kendaraan Bermotor yang terkoneksi dengan pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)”.

Dari apa yang disampaikan bapak Aji tentang kebijakan aturan tersebut sudah dilaksanakan akan tetapi pelaksanaan dilapangan berbeda ketika dilakukan pemeriksaan kelengkapan kendaraan hal ini didukung dengan apa yang terjadi pada jembatan timbang yang ada di Dishub Kota Balikpapan sehingga dapat disimpulkan kebijakan pengawasan telah diterapkan tetapi tidak didukung dengan fasilitas yang sesuai sehingga masih dapat terjadi ketidak akuratan data yang diperoleh petugas pemeriksa.

2. Upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur untuk mengatasi angkutan barang ODOL

Untuk meningkatkan kesadaran para pemilik dan supir kendaraan Angkutan barang upaya yang dilakukan oleh Dishub sebagai salah satu upaya Zero ODOL yaitu seperti wawancara dengan bapak Aji yaitu

“Dinas Perhubungan melakukan pengecekan kendaraan dengan wajib uji KIR 6 bulan sekali, Dishub langsung melakukan pantauan turun lapangan secara gabungan dengan kepolisian yang dilaksanakan 1 kali dalam 6 bulan”

Ditambahkan oleh Bapak Riki bahwa:

“Upaya yang dilakukan untuk angkutan yang dilanggar saat ini adalah Penangguhan Pemberian surat (KIR), serta melakukan razia kepada kenadaraan ODOL”.

Kemudian dalam wawancara itu juga upaya yang dilakukan adalah memberikan sanksi kepada angkutan barang ODOL yaitu :

“ Sanksi yang diberikan cukup efektif dan tidak ada kendala dalam penerapannya, dimana sanksi yang diberikan adalah berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu jika kepadatan menegndarai truk ODOL akan dipidana Kurungan Paling Lama dua bulan dan denda maksimal RP. 500.000,-”

Salah satu upaya yang dilakukan Dishub untuk mengatasi angkutan barang ODOL yaitu dengan menerapkan aturan yang telah digunakan dimana Dishub secara gabungan melakukan pemeriksaan setiap 6 bulan sekali bersama dengan pihak polisi dalam upaya pengawasan dan

pengendalian angkutan ODOL dengan pemberian Sanksi bagi angkutan barang yang melanggar berdasarkan Undang-undang yang berlaku

Kemudian upaya lainnya adalah melakukan Sosialisasi dan pengetahuan tentang ODOL yang diberikan kepada Pemilik maupun supir ODOL serta masyarakat. Dari hasil wawancara yang dilakukan dengan bapak Sanusi Supir salah satu kendaraan yang melakukan uji KIR yaitu:

“Kami dihimbau untuk rutin melaporkan kendaraan kami setiap 6bulan sekali, kami tidak boleh memodifikasi kendaraan tidak sesuai dengan standar pabrik.”

Bapak Antok supir mobil boks menambahkan :

“Kita di infokan kalo harus menimbang kendaraan angkutan di jembatan timbang/ukur yang disediakan tidak boleh melebihi batas.”

“Kita juga di infokan sanksi apa yang diterima kalo kita ketahuan membawa kendaraan yang kelebihan muatan atau dimodif”.

Bapak Aris Menjelaskan juga :

“Kita juga dihimbau untuk selalu berhati-hati berkendara, karena muatan kita yang besar”

Berdasar pada hasil wawancara dengan beberapa supir angkutan upaya sosialisasi yang diberikan untuk mengedukasi masyarakat tentang ODOL tersampaikan sehingga masyarakat pengguna angkutan barang tidak melakukan kesalahan.

Upaya selanjutnya yaitu melakukan evaluasi atas pelaksanaan Pengawasan dan pengendalian ODOL yaitu dengan melihat hasil dari upaya pengawasan serta pendalian yang dilakukan.

Bapak Aji menjelaskan bahwa untuk dapat melakukan pengawasan dan pengendalian odol maka:

“Pegawai harus paham aturan dan kebijakan, Ranah utama Dishub adalah pada uji KIR, oleh karenanya pegawai bagian uji berkala/ KIR ini harus melakukan betul-betul sesuai standar”.

Bapak Riki menambahkan:

“Upaya Sosialisasi dan pemahaman tentang ODOL perlu ditingkatkan karena sulit diatasi jika tidak ada kesadaran dari pemilik kendaraan, supir ataupun masyarakat pengguna angkutan barang bahayanya kendaraan angkutan barang ODOL tersebut.

Kesimpulannya upaya evaluasi yang perlu dilakukan oleh Dishub agar dapat menerapkan ZERO ODOL adalah memberikan pemahaman, sosialisasi dan pengawasan yang dilakukan oleh petugas yang memiliki kemampuan yang baik dalam mengatasi ODOL tersebut.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan pada hasil penelitian mengenai Pengawasan dan Pengendalian Hukum Angkutan Barang Sebagai Upaya Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) sebagai berikut:
2. Pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian ODOL yang dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur berjalan sesuai dengan peraturan serta kebijakan yang berlaku, tetapi tidak efektif karenan fasilitas yang masih kurang memadai
3. Pelaksanaan Pengawasan dan pengendalian ODOL dilaksanakan secara rutin dan diperketat setiap 6 bulan sekali di bantu oleh pihak kepolisian.
4. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur melakukan evaluasi kinerja pegawai serta memberikan sosialisasi kepada masyarakat perihal ODOL

Saran

1. Dinas Perhubungan maupun pemerintah memberikan fasilitas Yang memadai guna pengecekan kendaraan angkutan yang akurat
2. Memberikan pelatihan kepada pegawai terkait informasi yang berhubungan dengan ODOL agar masyarakat dapat memahami bahaya dan dampak yang di timbulkan, serta menambah sumber daya agak dapat melakukan pengawsan secara optima.
3. Perlunya kesadaran dari pemilik kendaraan, supir dan masyarakat mengenai ODOL dan bagaimana masyarakat dapat mematuhi peraturan yang telah di tetapkan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Abdulkadir. Muhammad. 2008. Hukum Pengangkutan Niaga. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Bejo, Siswanto. 2005. Manajemen Tenaga Kerja Indonesia Pendekatan Administratif dan Operasional. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hasibun, Malayu S.P., 2003. Manajemen Sumber Daya Manusia. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Njatrijani.Rinitami. 2016. Hukum Transportasi, Semarang. Undip Law Press.
- Simbolon, Maringan Masry., 2004. Dasar – Dasar Administrasi dan Manajemen. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Situmorang, Victor M., dan Yusuf Juhir. 1993. Aspek Hukum Pengawasan Melekat dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sujamto. 1996. Aspek-aspek Pengawasn di Indonesia. Jakarta : Sinar Grafika.
- Soekanto, Soerjono. 1990. Sosiologi Suatu Pengantar. Jakarta. Rajawali Press.
- Thian., Alexander. 2021. Hukum Dagang. Yogyakarta. CV. Andi Offset. Hal.221
- Terry, George R.. 2006. Prinsip-Prinsip Manajemen. Jakarta: Penerbit Bumi. Aksara

PERATURAN

- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Pasal 61

LINK

- <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/02/18/ekonomi-kalimantan-timur-tumbuh-248-pada-2021>
- <https://www.bi.go.id/id/publikasi/laporan/lpp/Documents/Laporan%20Perekonomian%20Provinsi%20Kalimantan%20Timur%20Mei%202022.pdf>

<https://dishub.kaltimprov.go.id/artikel/penegakan-hukum-gakum-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-llaj-kendaraan-angkutan-barang>

<https://dephub.go.id/post/read/jelang-zero-odol-2023,-kemenhub-terus-sosialisasikan-penegakan-hukum-truk-odol>

<https://proceeding.hpji.or.id/index.php/test/article/view/235>