Journal of Education and Humanities (JEH) Terekam Jejak, Copyright © 2026
Vol. 2, Num. 1, 2026
https://jpm.terekamjejak.com/index.php/jeh
Author: **Tias Yulianti**

Implementasi Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Over Dimensi Over Loading (ODOL) pada Angkutan Umum di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat

ABSTRACT

This research is motivated by observations of the widespread occurrence of Over Dimension Over Loading (ODOL) violations among public and goods transportation vehicles in Mataram City, West Nusa Tenggara. These violations remain prevalent and are among the main causes of road infrastructure damage, high traffic accident rates, and disruptions to traffic flow and order. This study aims to analyze and examine the implementation of law enforcement, particularly by the Class II Land Transportation Management Agency of West Nusa Tenggara, against vehicles classified as ODOL in the Mataram City area, as well as to identify the factors that hinder its enforcement. The research employs an empirical (sociological) legal research method, using a statutory approach and a sociological approach. Data were collected through field research, including interviews with relevant institutions, namely the Class II Land Transportation Management Agency of West Nusa Tenggara and the Mataram City Transportation Agency, as well as through library research. The results indicate that the implementation of law enforcement against ODOL violations in Mataram City has been carried out through preventive measures, such as public awareness campaigns and periodic vehicle inspections (KIR), as well as repressive measures, including traffic ticketing and joint enforcement operations. However, law enforcement has not yet been implemented optimally. The main obstacles include the limited availability of facilities and infrastructure, such as weighbridges and portable measuring devices; the insufficient legal awareness of transportation business operators and drivers; and inadequate supervision of vehicle body manufacturers (carrosserie workshops), including independent body modifications. Therefore, improvements are needed in monitoring facilities, the consistent application of administrative and criminal sanctions in accordance with applicable regulations, and sustainable coordination among relevant institutions.

Keywords: Law Enforcement, Over Dimension Over Loading (ODOL), Public Transportation, Mataram City.

ABSTRAK

Penelitian ini dilatarbelakangi dari pengamatan banyaknya Pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan umum/barang di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat, Pelanggaran tersebut masih marak terjadi dan menjadi salah satu penyebab utama kerusakan infrastruktur jalan, tingginya angka kecelakaan lalu lintas, serta gangguan kelancaran ketertiban lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengetahui implementasi penegakan hukum khususnya oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tengagra Barat terhadap kendaraan berstatus ODOL di wilayah Kota Mataram serta mengidentifikasi faktor-faktor yang menjadi hambatan dalam penegakannya. Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian hukum empiris (sosiologis) dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan sosiologis. Data diperoleh melalui studi lapangan berupa wawancara dengan instansi terkait (Balai Pengelola Transportasi Darat Kelas II Nusa Tengagra Barat dan Dinas Perhubungan Kota Mataram dan) serta studi kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL di Kota Mataram telah dilakukan melalui tindakan preventif (sosialisasi, uji berkala/KIR) dan preventif/represif (penindakan penilangan dan operasi gabungan).

Namun, penegakan hukum belum berjalan secara optimal. Hambatan utama dalam penegakan hukum ini meliputi kurangnya ketersediaan sarana dan prasarana (seperti keterbatasan jembatan timbang/alat ukur portable), belum maksimalnya tingkat kesadaran hukum pengusaha angkutan dan pengemudi, serta pengawasan karoseri/karoseri mandiri yang belum ketat. Oleh karena itu, diperlukan optimalisasi sarana pengawasan, penerapan sanksi administratif dan pidana yang tegas sesuai regulasi yang berlaku, serta koordinasi antarinstansi yang berkesinambungan.

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Over Dimension Over Loading (ODOL), Angkutan Umum, Kota Mataram.

PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu penopang utama pertumbuhan ekonomi, konektivitas antarwilayah, serta kelancaran arus barang dan jasa. Tersedianya angkutan umum maupun angkutan barang yang tertib, aman, dan efisien menjadi prasyarat bagi terwujudnya sistem transportasi nasional yang berkelanjutan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menegaskan bahwa negara menjamin terselenggaranya layanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar guna mendukung penataan ruang dan pengembangan wilayah. Pada kenyataannya, sektor transportasi darat masih menghadapi persoalan serius berupa maraknya pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL), baik pada kendaraan angkutan barang maupun kendaraan pelat kuning yang difungsikan ganda. Over dimension terjadi apabila dimensi fisik atau muatan kendaraan melampaui batas standar tipe yang telah disahkan, sedangkan over loading terjadi apabila kendaraan mengangkut muatan melebihi Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) atau muatan sumbu terberat yang telah ditetapkan (Koro, 2025).

Dampak praktik ODOL sangat luas dan bersifat merusak. Dari sisi keselamatan, kendaraan yang melampaui kapasitas mengalami penurunan kinerja sistem pengereman, ketidakstabilan kemudi, dan risiko pecah ban, sehingga menjadi salah satu faktor utama pemicu kecelakaan fatal di jalan raya. Dari sisi infrastruktur, lalu lalang kendaraan ODOL mempercepat kerusakan perkerasan jalan (premature pavement failure), yang pada akhirnya membebani Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara/Daerah (APBN/APBD) untuk perbaikan jalan secara berulang. Kota Mataram, sebagai ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Barat sekaligus pusat kegiatan ekonomi, perdagangan, dan jasa di Pulau Lombok, memiliki volume lalu lintas yang tinggi. Posisinya yang strategis sebagai jalur logistik utama penghubung Pelabuhan Lembar/Gili Mas dengan wilayah kabupaten lainnya menjadikan ruas-ruas jalan arteri di kota ini kerap

dilintasi kendaraan bermuatan besar. Maraknya kendaraan ODOL di kawasan perkotaan Mataram tidak hanya merusak fasilitas jalan kota dan provinsi, tetapi juga memicu kemacetan, pencemaran udara, serta meningkatkan risiko kecelakaan bagi pengguna jalan lain (Widyanti et al,2025).

Kendati perangkat hukum seperti UU LLAJ, Peraturan Pemerintah, dan Peraturan Daerah tentang ketertiban lalu lintas telah memuat sanksi administratif maupun pidana bagi pelanggar dimensi dan muatan, penerapannya di lapangan pada wilayah Kota Mataram masih menghadapi tantangan yang kompleks. Tantangan tersebut antara lain keterbatasan sarana pengawasan seperti minimnya jembatan timbang dan alat timbang portabel lemahnya pengawasan terhadap bengkel karoseri modifikasi, serta rendahnya kesadaran hukum pengusaha angkutan (fleet owner) dan pengemudi yang cenderung mengutamakan efisiensi biaya operasional. Penegakan hukum (law enforcement) tidak semata-mata berarti penerapan bunyi pasal-pasal peraturan perundang-undangan (law in books), melainkan juga mencakup bagaimana aturan tersebut diwujudkan dalam praktik kehidupan masyarakat (law in action). Keberhasilan penegakan hukum sangat ditentukan oleh keterpaduan antara struktur hukum (aparat penegak hukum seperti Dinas Perhubungan dan Polresta Mataram), substansi hukum (kejelasan norma dan sanksi), serta budaya hukum Masyarakat (Friedman, 1975). Berangkat dari latar belakang masalah yang telah diuraikan di atas maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimanakah implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran Over Dimensi Over Loading (ODOL) pada angkutan umum di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat?
2. Apa saja faktor penghambat dalam pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran Over Dimensi Over Loading (ODOL) pada angkutan umum di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat?
3. Bagaimana upaya penanggulangan dan optimalisasi penegakan hukum terhadap pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL) di Kota Mataram pada masa mendatang?

METODE PENELITIAN

Karya ilmiah ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris, yaitu penelitian yang mengkaji penerapan hukum dalam praktik kehidupan

masyarakat. Pendekatan empiris dipilih untuk mengetahui sejauh mana ketentuan hukum mengenai pelanggaran ODOL diterapkan terhadap angkutan umum di Kota Mataram. Penelitian ini tidak hanya menelaah peraturan perundang-undangan yang berlaku, tetapi juga mengamati pelaksanaan penegakan hukum oleh aparat berwenang, bentuk pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran ODOL, serta hambatan yang dijumpai dalam pelaksanaannya. Dengan demikian, peneliti berupaya memperoleh gambaran nyata mengenai kesesuaian antara ketentuan hukum yang berlaku dan praktik penegakan hukum di lapangan, sehingga dapat diketahui efektivitas penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram (Muhaimin, 2020).

Adapun pendekatan penelitian yang digunakan yaitu dengan memadukan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan pendekatan sosiologis atau empiris. Pendekatan perundang-undangan ditempuh dengan mengkaji berbagai peraturan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan jalan, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, serta larangan dan sanksi atas pelanggaran ODOL, antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta perubahannya, serta peraturan pelaksana terkait pengujian kendaraan bermotor dan penyelenggaraan angkutan jalan. Sementara itu, pendekatan sosiologis atau empiris dilakukan dengan mengamati pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL di Kota Mataram serta menggali informasi dari pihak-pihak yang berkaitan langsung dengan permasalahan penelitian, guna mengetahui bagaimana peraturan diterapkan, bagaimana koordinasi antarinstansi berjalan, dan faktor-faktor apa saja yang memengaruhi penegakan hukumnya (Mahmud, 2017).

Penelitian dilaksanakan di Kota Mataram, Provinsi Nusa Tenggara Barat, dengan pertimbangan bahwa fokus kajian ini adalah implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di wilayah tersebut. Pengumpulan data mencakup instansi yang berwenang di bidang perhubungan, kepolisian lalu lintas, unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor, serta lokasi pengawasan dan penindakan kendaraan yang relevan dengan objek penelitian. Penentuan lokasi secara lebih spesifik disesuaikan dengan keberadaan instansi terkait, aksesibilitas terhadap informan, dan pelaksanaan kegiatan pengawasan atau penindakan ODOL selama penelitian berlangsung (Muhaimin, 2020).

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara dan observasi, guna mengetahui pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan pihak-pihak berikut (Sugiono, 2008).

a. Petugas pengujian kendaraan bermotor atau pengawas kendaraan angkutan jalan.
b. Dinas Perhubungan Kota Mataram atau instansi perhubungan yang memiliki kewenangan terkait.
c. Pengusaha angkutan umum, pemilik kendaraan, dan pengemudi yang berkaitan dengan objek penelitian.

Wawancara ditujukan untuk menggali informasi mengenai mekanisme pengawasan, prosedur penindakan, penerapan sanksi, koordinasi antarinstansi, serta kendala yang dihadapi dalam penegakan hukum.

2. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dan penelusuran dokumen yang relevan, yang terdiri atas:

a. Bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, serta ketentuan mengenai pelanggaran ODOL.
b. Bahan hukum sekunder, yaitu buku, jurnal ilmiah, artikel akademik, hasil penelitian terdahulu, pendapat ahli hukum, dan literatur lain yang membahas penegakan hukum serta pelanggaran ODOL.
c. Bahan hukum tersier, yaitu kamus hukum, kamus bahasa, ensiklopedia, dan sumber referensi lain yang membantu menjelaskan istilah atau konsep yang digunakan.
d. Dokumen resmi terkait kegiatan pengawasan, hasil pengujian kendaraan, data penindakan, dan laporan instansi, sepanjang tersedia dan dapat diakses secara sah.

Pengumpulan data dalam penelitian ini ditempuh melalui beberapa teknik berikut.

a. Wawancara

Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur, yaitu dengan berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disiapkan, namun tetap memberi ruang bagi informan untuk menyampaikan informasi tambahan yang relevan. Pertanyaan wawancara difokuskan pada

pelaksanaan pengawasan dan penindakan, dasar hukum yang digunakan, bentuk sanksi yang diterapkan, koordinasi antarinstansi, serta kendala dalam menegakkan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram.

b. Observasi

Observasi dilakukan dengan mengamati langsung kegiatan yang relevan dengan objek penelitian, seperti pemeriksaan kendaraan, pengawasan angkutan jalan, pengujian kendaraan bermotor, atau kegiatan penindakan, sepanjang dapat diakses dan diizinkan oleh instansi terkait. Observasi bertujuan memperoleh gambaran mengenai praktik penegakan hukum di lapangan sekaligus membandingkannya dengan ketentuan hukum yang berlaku. Hasil observasi dicatat secara sistematis sesuai fokus penelitian (Zed, 2014).

c. Studi Kepustakaan dan Dokumentasi

Studi kepustakaan ditempuh dengan menelaah peraturan perundang-undangan, buku, jurnal ilmiah, dan hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan ODOL dan penegakan hukum di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Dokumentasi dilakukan dengan menghimpun dokumen resmi, laporan kegiatan, data penindakan, foto kegiatan yang diperoleh secara sah, serta dokumen lain yang relevan (Muhaimin, 2020). Kombinasi ketiga teknik ini diharapkan menghasilkan data yang saling melengkapi guna menjawab rumusan masalah penelitian.

d. Teknik Penentuan Informan

Informan ditentukan dengan teknik purposive sampling, yakni pemilihan secara sengaja berdasarkan pertimbangan bahwa informan memiliki pengetahuan, pengalaman, atau kewenangan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian. Informan utama adalah petugas atau pejabat dari instansi yang berwenang dalam pengawasan dan penegakan hukum di bidang angkutan jalan, sedangkan informan pendukung berasal dari pengusaha angkutan, pemilik kendaraan, pengemudi, serta pihak lain yang memiliki pengalaman langsung terkait pelanggaran ODOL. Jumlah informan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian, relevansi informasi, dan kecukupan data untuk menjawab rumusan masalah, dengan mengutamakan kemampuan informan memberikan keterangan yang dapat dipertanggungjawabkan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan penegakan hukum (GAKUM) terhadap pelanggaran Over Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan umum di Kota Mataram dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Nusa Tenggara Barat. Kegiatan ini merupakan bentuk pengawasan dan penegakan ketentuan teknis keselamatan transportasi darat, khususnya menyangkut kesesuaian dimensi kendaraan, daya angkut, dan tata cara pemuatan. BPTD Kelas II Nusa Tenggara Barat berkedudukan di Kota Mataram dan menjalankan fungsi pengendalian, pengawasan, serta pelayanan teknis di bidang transportasi darat. Dalam pelaksanaan GAKUM, BPTD bekerja sama dengan Kepolisian Republik Indonesia, Dinas Perhubungan Kota Mataram, Jasa Marga Kota Mataram, dan instansi terkait lainnya. Pelaksanaan GAKUM mencakup beberapa tahapan sebagai berikut (Yeni Santi et al., 2024).

a. Persiapan, meliputi penyusunan rencana operasi, penentuan lokasi pemeriksaan, koordinasi lintas instansi, serta penyiapan personel dan peralatan.
b. Pemeriksaan kendaraan, meliputi pemeriksaan surat izin, STNK, KIR, kelengkapan administrasi, kondisi fisik kendaraan, dimensi kendaraan, dan jumlah muatan atau penumpang.
c. Penimbangan kendaraan, dilakukan pada Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) untuk memastikan berat kendaraan tidak melampaui Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI).
d. Penindakan, berupa teguran, tilang, penghentian sementara perjalanan, atau pengarahan perbaikan sesuai jenis pelanggaran.
e. Pencatatan dan pelaporan, berupa rekapitulasi jumlah kendaraan yang diperiksa, pelanggaran yang ditemukan, dan kendaraan yang ditindak.

UPPKB menjadi sarana penting dalam penertiban ODOL karena berfungsi menimbang berat kendaraan dan memastikan kendaraan tidak melampaui batas muatan yang ditetapkan. Pemerintah juga terus mengembangkan pengaturan fasilitas penimbangan dan tata cara penindakan pelanggaran muatan melalui kebijakan Kementerian Perhubungan.Berdasarkan hasil kegiatan Gakkum yang dilaksanakan oleh BPTD Kelas II NTB di Kota Mataram, jumlah kendaraan angkutan umum yang diperiksa, ditemukan melakukan pelanggaran, dan ditindak dapat direkapitulasi sebagai berikut (Yeni Santi et al., 2024).

Tabel 1. Rekapitulasi Kendaraan Angkutan Umum yang Diperiksa dan Ditindak dalam Kegiatan Gakkum di Kota Mataram

NO	JUMLAH PENGIRIMAN BERKAS TILANG KE PENGADILAN							PUTUSAN PENGADILAN
	NOMOR BERITA ACARA PENGIRIMAN	NOMOR SERI BLANGKO	TANGGAL KIRIM	TANGGAL SIDANG	PASAL JENIS PELANGGARAN	JAMINAN	DENDA PASAL (RP)	DENDA INKRAH (RP)
1	AJ. 504/2/16/BPTD NTB/2025	AA 3397797	13-10-2025	17-10-2025	278	STNK	Rp250.000,00	Rp 150.000,00
2		AA 3397796	13-10-2025	17-10-2025	278	STNK	Rp250.000,00	Rp 300.000,00
3	AJ.504/2/20/BPTD NTB/2025	AA.3397451	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK, KIR	Rp500.000,00	Rp 300.000,00
4		AA.3397452	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 125.000,00
5		AA.3397453	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 125.000,00
6		AA.3397454	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 125.000,00
7		AA.3397455	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 125.000,00
8		AA.3397456	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK, KIR	Rp500.000,00	Rp 300.000,00
9		AA.3397458	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 300.000,00
10		AA.3397459	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 125.000,00
11		AA.3397460	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 350.000,00
12		AA.3397461	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK, KIR	Rp500.000,00	Rp 350.000,00
13		AA.3397463	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK, KIR	Rp500.000,00	Rp 350.000,00
14		AA.3397464	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK, KIR	Rp500.000,00	Rp 125.000,00
15		AA.3397465	28-10-2025	31-11-2025	288	STNK	Rp500.000,00	Rp 300.000,00
16		AA.3397409	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
17		AA.3397410	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
18		AA.3397411	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
19		AA.3397412	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
20		AA.3397413	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
21		AA.3397414	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
22		AA.3397415	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
23		AA.3397416	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
24		AA.3397417	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
25		AA.3397418	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
26		AA.3397419	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
27		AA.3397420	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
28		AA.3397421	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
29		AA.3397422	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
30		AA.3397423	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
31		AA.3397424	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
32		AA.3397425	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
33		AA.3397426	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
34		AA.3397427	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
35		AA.3397428	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
36		AA.3397429	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, SRUT	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
37		AA.3397430	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
38		AA.3397431	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
39		AA.3397432	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
40		AA.3397433	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
41		AA.3397434	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
42		AA.3397435	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
43		AA.3397436	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
44		AA.3397437	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
45		AA.3397438	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
46		AA.3397439	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
47		AA.3397440	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
48		AA.3397441	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
49		AA.3397442	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
50		AA.3397443	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
51		AA.3397444	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
52		AA.3397445	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
53		AA.3397446	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
54		AA.3397447	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
55		AA.3397448	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
56		AA.3397449	10-01-2025	10-01-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
57		AA3397800			288	KPS	Rp 500.000,00	
58		AA3397792			278	STUK	Rp 250.000,00	
59		AA3397793			302	STNK	Rp 250.000,00	
60		AA3397795			288	STNK	Rp 500.000,00	
61		AA3397794			288	STNK	Rp 500.000,00	
62		AA. 3397466			288	STNK	Rp 500.000,00	
63		AA. 3397468			288	STNK	Rp 500.000,00	
64		AA. 3397469			288	STNK, KIR	Rp 500.000,00	
65		AA. 3397470			285	STNK, KIR	Rp 500.000,00	
66		AA. 3397471			288	STNK	Rp 500.000,00	
67		AA. 3397472			288	STNK	Rp 500.000,00	
68		AA. 3397473			288	STNK	Rp 500.000,00	
69		AA 3397796	13-10-2025	17-10-2025	288	SIM, STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
70		AA 3397797	13-10-2025	17-10-2025	278	STNK, KIR	Rp 250.000,00	Rp 150.000,00
71		AA 3397798			288	STNK	Rp 500.000,00	
72		AA 3397799			288	STNK	Rp 500.000,00	
73		AA 3397457			288	STNK	Rp 500.000,00	
74		AA 3397801			304	STUK	Rp 250.000,00	
75		AA 3397451	28-10-2025	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
76		AA 3397452	28-10-2025	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
77		AA 3397453	28-10-2026	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
78		AA 3397454	28-10-2027	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
79		AA 3397455	28-10-2028	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
80		AA 3397456	28-10-2029	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
81		AA 3397458	28-10-2030	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
82		AA 3397459	28-10-2031	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
83		AA 3397460	28-10-2032	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
84		AA 3397461	28-10-2033	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
85		AA 3397463	28-10-2034	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 350.000,00
86		AA 3397464	28-10-2035	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 125.000,00
87		AA 3397465	28-10-2036	31-10-2025	288	STNK	Rp 500.000,00	Rp 300.000,00
TOTAL	87							

Sumber: Data primer BPTD Kelas II Nusa Tenggara Barat, tahun 2025

Tabel 2. Jenis Pelanggaran ODOL pada Angkutan Umum di Terminal Tipe A Mandalika

No	NAMA PERUSAHAAN	ALAMAT	NAMA PEMILIK	JENIS IZIN AKAP/AKDP/ PARIWISATA	IDENTITAS KENDARAAN			KARTU PENGAWASAN			BLUe/ BUKU UJI			IDENTITAS PENGENDARA		
					TNKB	JENIS	THN PEMBUATAN	ADA	TDK BERLAKU	TDK ADA	ADA	TDK BERLAKU	TDK ADA	NAMA	SIM	ALAMAT
1	PT GARUDA JAYA INDONESIA (DUNIA MAS)	DOMPU	PT GARUDA JAYA INDONESIA	AKAP	EA 7271 M	BUS	2012	√			√			AHMAD	BI UMUM	BIMA
2	PT GARUDA JAYA INDONESIA (DUNIA MAS)	DOMPU	PT GARUDA JAYA INDONESIA	AKDP	EA 7045 L	BUS	2024	√			√			I WAYAN RAI	BII UMUM	MATARAM
3	PT LANGSUNG INDAH BIMA (LANGSUNG INDAH)	BIMA	PT LANGSUNG INDAH BIMA	AKDP	EA 7266 SB	BUS	2001	√			√			YUDI SUPRIANTO	BI UMUM	BIMA
4	PT KUDA MAS PERSADA BIMA	LOMBOK BARAT	PT KUDA MAS PERSADA BIMA	AKDP	DR 7798 DA	MICRO BUS	2024	√			√			SUNARTA	A	LOMBOK UTARA
5	CV FAJRI JAYA TRANS (FAJRI JAYA TRANS)	SUMBAWA BARAT	A. RAHMAN SYIHAB	AKDP	EA 7559 H	MICROBUS	2013	PROSES			√			JUNAIDI	BI UMUM	SUMBAWA
6	CV BALONG NIAT (BALONG NIAT)	SUMBAWA BARAT	AMINSYAH	AKDP	EA 7761 HZ	MICROBUS	2015	PROSES			√			HAZAN AHMAD	BI UMUM	SUMBAWA BARAT
7	PT RASA SAYANG JAYA (RASA SAYANG)	DOMPU	PT RASA SAYANG JAYA	AKAP	EA 7299 M	BUS	2014	√			√			BAHARUDIN	BII UMUM	BIMA
8	PT TITIAN MAS JAYA ABADI (TITIAN MAS)	SUMBAWA	PT TITIAN MAS JAYA ABADI	AKAP	EA 7501 B	BUS	2013	√			√			AHIDI	BII UMUM	SUMBAWA
9	PT KILAU BUANA KENCANA (SURYA KENCANA)	BIMA	STEVAN SUGIANTO	AKDP	EA 7299 SB	BUS	2011	√			√			ANDRI IRAWAN	BI UMUM	BIMA
10	PT GARUDA JAYA INDONESIA (DUNIA MAS)	DOMPU	PT GARUDA JAYA INDONESIA	AKAP	EA 7385 L	BUS	2010	√			√			ARIFIN M. NOR	BI UMUM	MOJOKERTO
11	PT GARUDA JAYA INDONESIA (DUNIA MAS)	DOMPU	PT GARUDA JAYA INDONESIA	AKAP	EA 7255 M	BUS	2011	√			√			ARDIANSYAH PUTRA	BI UMUM	BIMA
12	PO SRIKANDI	BUKIT TINGGI	DEPY SAPUTRA	AKAP	BA 7023 L	BUS	2009			√		√		IKBAL	BI UMUM	BIMA
13	PT TIARA MAS TRANSPORT (TIARA MAS)	SUMBAWA	PT TIARA MAS TRANSPORT	AKDP	EA 7650 A	BUS	2012			√	√			SYARIFUDIN	BI UMUM	DOMPU
14	PT TIARA MAS TRANSPORT (TIARA MAS)	SUMBAWA	PT TIARA MAS TRANSPORT	AKDP	EA 7616 A	BUS	2014	√			√			ARIFIN	BI UMUM	SUMBAWA BESAR

Sumber: Data primer BPTD Kelas II Nusa Tenggara Barat, tahun 2025

Tabel 3. Jenis Pelanggaran ODOL pada Angkutan Umum di Terminal Tipe A Sumur Payung

No	NAMA PERUSAHAAN	ALAMAT	NAMA PEMILIK	JENIS IZIN	IDENTITAS KENDARAAN			KARTU PENGAWASAN			BLUe/ BUKU UJI			IDENTITAS PENGENDARA		
				PARIWISATA / AKDP / AKAP	TNKB	JENIS	PEMBUATAN	ADA	BERLAKU	TIDAK ADA	ADA	BERLAKU	TIDAK ADA	NAMA	SIM	ALAMAT
1	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	EA 7385 AB	HIACE	2015			√	√			Agus Salim	BI	Sumbawa Besar
2	Balong Niat	Taliwang	Aminsyah	AKDP	EA 7798 H	HIACE	2013			√	√			Supu Syamsuddin	BII	Sumbawa Barat
3	Syihab	Taliwang	H. Abd Hadi Jafar Syihab	AKDP	EA 7802 H	HIACE	2015			√	√			M. Ikhsan	BI	Sumbawa Barat
4	Panca Sari	Sumbawa	Ngakan Putu Supardana	AKDP	EA 7880 A	HIACE	2018			√	√			Abdurrahman	BI	Sumbawa
5	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	DR 7351 AB	HIACE	2011			√	√			Syaifuddin	BII	Sumbawa
6	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	DR 7826 AB	HIACE	2014			√	√			Sataruddin	BI	Sumbawa Besar
7	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	DR 7386 AB	HIACE	2015			√	√			Budi Santoso	BI	Mataram
8	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	DR 7351 AB	HIACE	2015			√	√			Syaifuddin	BI	Sumbawa
9	Azizah Putri	Sumbawa	Azizah Putri	AKDP	EA 7761 E	HIACE	2014	√			√			Husnaeni	BI	Sumbawa
10	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	DR 7752 AA	HIACE	2016			√	√			Suran	BI	Mataram
11	Brunie	Sumbawa Besar	Brunie	AKDP	EA 7551 E	BUS	2016			√	√			Danil Arifin	BI	Sumbawa
12	Syihab	Sumbawa Barat	A. Rahman Syihab	AKDP	EA 7552 H	HIACE	2015			√	√			Saefulah	BI	Sumbawa Barat
13	Andika	Sumbawa	Didi Suhardi	AKDP	EA 7553 E	HIACE	2015	√			√			Dimas Saputra	BI	Sumbawa
14	Andika	Sumbawa	Didi Suhardi	AKDP	EA 7780 E	HIACE	2014			√	√			Juniansyah	BI	Sumbawa
15	Amanah	Sumbawa Barat	Abu Bakar Sechan	AKDP	EA 7752 E	HIACE	2012			√	√			Haji	BI	Sumbawa Barat
16	Fajri Jaya	Bojonegoro	Moch. Khoerudin	AKDP	EA 7283 H	HIACE	2011			√	√			Mashar	BI	Sumbawa
17	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	DR 7296 AC	HIACE	2019			√	√			Sutaji	BI	Mataram
18	Sumbawa Utama	Sumbawa	PT. Sumbawa Utama	AKDP	EA 7891 A	HIACE	2011			√	√			Syamsiar	BII	Sumbawa Barat
19	PO. Taruna	Sumbawa	Wijayanto	AKDP	EA 7507 C	MICRO BUS	2006			√			√	Rian Sumantri	BII	Sumbawa Besar
20	Panca Sari	Sumbawa	Ngakan Putu Supardana	AKDP	EA 7818 A	MICRO BUS	2011			√		√		Surajudin	BI	Sumbawa
21	Damri	Mataram	Perum Damri	AKDP	EA 7828 AB	MICRO BUS	2014		√		√			Lalu Hambali	BI	Lombok Tengah
22	Balong Niat	Sumbawa Barat	Aminsyah	AKDP	EA 7719 H	MICRO BUS	2011			√	√			Roni Andika	BII	Sumbawa Barat
23	Amanah	Sumbawa Barat	Abu Bakar Sechan	AKDP	EA 7561 K	MICRO BUS	2012			√	√			Usman	BI	Sumbawa Barat
24	Titian Mas	Sumbawa	Candra Wirianto	AKDP	EA 7543 A	MICRO BUS	1990			√		√		Didik Ate Saputra	BII	Sumbawa
25	Dony Putra	Sumbawa	Abu Bakar Sechan	AKDP	EA 7274 H	MICRO BUS	2005			√	√			Junaedi	BI	Sumbawa
26	Panca Sari	Sumbawa	Ngakan Putu Supardana	AKDP	EA 7870 A	MICRO BUS	2014		√		√			I Nyoman Mei Suartha	BI	Lombok Barat
27	Panca Sari	Sumbawa	Ngakan Putu Supardana	AKDP	EA 7855 A	MICRO BUS	2015		√		√			I Gede Sastra Negara	BI	Mataram

Over dimension merupakan kondisi ketika dimensi kendaraan baik panjang, lebar, maupun tinggi melampaui batas yang ditetapkan, sedangkan over loading merupakan kondisi ketika kendaraan mengangkut muatan atau penumpang melebihi kapasitas yang diizinkan. Kedua bentuk pelanggaran tersebut berpotensi mengganggu stabilitas kendaraan, memperpanjang jarak pengereman, dan meningkatkan risiko kecelakaan (Rozi, 2021).

Pembahasan

Implementasi Penegakan Hukum terhadap Pelanggaran ODOL terhadap pelanggaran ODOL oleh BPTD Kelas II NTB ditempuh melalui tiga pendekatan, yaitu preventif, kuratif, dan represif. Pendekatan preventif dilakukan melalui sosialisasi kepada pengemudi, pemilik kendaraan, dan operator perusahaan angkutan mengenai bahaya ODOL, batas dimensi kendaraan, batas muatan, serta konsekuensi hukum bila terjadi pelanggaran, dengan tujuan mencegah pelanggaran sebelum kendaraan beroperasi di jalan (Rozi, 2021).

Pendekatan kuratif ditempuh melalui pengarahan perbaikan kendaraan, terutama bagi kendaraan yang mengalami modifikasi bodi atau memiliki kelengkapan administrasi yang belum sesuai, di mana BPTD dapat memberikan waktu atau arahan agar kendaraan disesuaikan dengan ketentuan teknis. Adapun pendekatan represif dilakukan melalui pemeriksaan, penimbangan, dan penindakan terhadap kendaraan yang terbukti melanggar, yang dapat berupa tilang oleh aparat kepolisian, penghentian perjalanan, atau proses hukum sesuai jenis pelanggaran. Ketentuan mengenai dimensi dan muatan kendaraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan (Yeni Santi et al., 2024).

Pelanggaran ODOL memiliki dasar hukum yang tegas. Pasal 169 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur kewajiban mematuhi tata cara pemuatan, daya angkut, dan dimensi kendaraan, yang pelanggarannya dapat dikenai sanksi sebagaimana diatur dalam Pasal 307. Berdasarkan ketentuan tersebut, pengemudi kendaraan bermotor angkutan umum barang yang tidak mematuhi ketentuan tata cara pemuatan, daya angkut, atau dimensi kendaraan dapat dipidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00.

Selain sanksi bagi pengemudi, kebijakan nasional juga mengarah pada pemberatan sanksi terhadap pihak lain yang terlibat, termasuk pemilik

kendaraan, korporasi, dan pemilik barang. Hal ini menegaskan bahwa penanganan ODOL tidak semata-mata memandang pelanggaran sebagai kesalahan pengemudi, tetapi juga sebagai persoalan tata kelola perusahaan angkutan dan rantai distribusi barang.

Tingkat kepatuhan angkutan umum terhadap ketentuan ODOL dapat dianalisis dari perbandingan antara jumlah kendaraan yang diperiksa dan jumlah kendaraan yang terbukti melanggar. Apabila proporsi kendaraan yang tidak melanggar cukup besar, tingkat kepatuhan operator dan pengemudi dapat dikatakan baik. Sebaliknya, apabila angka pelanggaran masih signifikan, terdapat beberapa kemungkinan penyebab, yaitu sebagai berikut.

a. Pengemudi dan operator belum sepenuhnya memahami batas dimensi dan muatan yang diizinkan.
b. Adanya dorongan ekonomi untuk menambah penumpang atau muatan demi memperoleh keuntungan lebih besar.
c. Modifikasi kendaraan dilakukan untuk menambah kapasitas tanpa memperhatikan aspek keselamatan.
d. Pengawasan belum berjalan secara rutin di seluruh titik operasional angkutan.
e. Sanksi yang diterapkan belum cukup memberikan efek jera bagi pelanggar.

Pada angkutan penumpang, kelebihan penumpang sering kali dipengaruhi oleh kebiasaan menaikkan penumpang di jalan, terutama pada jam sibuk, sedangkan pada angkutan barang, kelebihan muatan umumnya didorong oleh upaya menekan biaya transportasi per satuan barang (Widyanti et al., 2025).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram dapat dikelompokkan sebagai berikut.

a. Over Dimension atau Kelebihan Ukuran

   Over dimension merupakan kondisi ketika dimensi kendaraan tidak sesuai dengan ketentuan teknis yang berlaku. Pelanggaran ini umumnya timbul akibat modifikasi bodi kendaraan, penambahan bak, perubahan tinggi kendaraan, maupun perubahan panjang atau lebar dari spesifikasi pabrikan. Bentuk pelanggaran yang ditemukan antara lain modifikasi bodi bus atau angkutan umum tanpa persetujuan teknis, penambahan bagasi atau bak muatan yang melebihi dimensi standar, pemasangan rak, kanopi, atau struktur tambahan yang mengubah tinggi kendaraan, perubahan bentuk kendaraan yang tidak sesuai dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan, serta penggunaan kendaraan yang telah mengalami perubahan dimensi tanpa

pengujian ulang. Pelanggaran dimensi kendaraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018.

b. Over Loading atau Kelebihan Muatan

Over loading merupakan kondisi ketika kendaraan mengangkut muatan, penumpang, atau barang melebihi daya angkut yang ditetapkan. Pada angkutan umum, pelanggaran ini dapat berupa kelebihan penumpang, kelebihan bagasi, maupun pengangkutan barang yang melebihi kapasitas kendaraan. Bentuk pelanggaran yang ditemukan meliputi pengangkutan penumpang melebihi kapasitas kursi yang ditetapkan, penempatan penumpang pada area yang bukan tempat duduk resmi, pemuatan barang berlebihan pada bagasi, atap, atau bagian dalam kendaraan, penggunaan kendaraan angkutan umum untuk mengangkut barang melebihi daya angkutnya, serta pemuatan yang mengganggu stabilitas, keseimbangan, dan pengoperasian kendaraan. Pasal 71 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 menegaskan bahwa pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan (Rozi, 2021).

BPTD Kelas II NTB berperan sebagai pengawas teknis transportasi darat, mencakup pemeriksaan kesesuaian kendaraan dengan ketentuan teknis, pengawasan operasional angkutan umum, fasilitasi penimbangan kendaraan, serta koordinasi dengan aparat penegak hukum. Dalam praktiknya, BPTD tidak selalu melakukan tindakan tilang secara langsung, tindakan tersebut umumnya dilakukan oleh Polri, sementara BPTD berperan dalam pemeriksaan teknis, verifikasi data, penimbangan, dan pemberian rekomendasi tindakan.

Oleh karena itu, keberhasilan GAKUM sangat bergantung pada koordinasi antara BPTD, Polri, Dinas Perhubungan, dan pemangku kepentingan angkutan. Keterlibatan BPTD dalam pengawasan bersama di Terminal Tipe A Mandalika menunjukkan bahwa penertiban angkutan tidak hanya dilakukan di jalan, tetapi juga sejak kendaraan berada di titik keberangkatan pendekatan yang dinilai lebih efektif karena mampu mencegah pelanggaran sebelum kendaraan membawa penumpang ke ruas jalan.

Implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram menunjukkan bahwa BPTD Kelas II NTB telah menjalankan fungsi pengawasan dan penindakan melalui kegiatan GAKUM, yang tidak hanya bersifat responsif terhadap pelanggaran yang telah terjadi,

tetapi juga bersifat preventif melalui pemeriksaan sebelum kendaraan beroperasi. Salah satu bentuk pencegahan yang dilakukan adalah ramp check terhadap bus angkutan umum di Terminal Mandalika, yang bertujuan memastikan armada yang akan beroperasi telah memenuhi syarat administrasi dan teknis, sehingga risiko kecelakaan akibat kendaraan tidak laik jalan dapat ditekan.

Dari perspektif penegakan hukum, pelaksanaan GAKUM oleh BPTD merupakan wujud fungsi pengawasan pemerintah terhadap penyelenggaraan angkutan jalan, mengingat BPTD berperan sebagai perpanjangan tangan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di daerah dalam mengelola transportasi darat sesuai kewenangan pemerintah pusat. Faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL diuraikan sebagai berikut.

a. Faktor Pendukung Implementasi Penegakan Hukum
    1) Dukungan Kelembagaan

        BPTD Kelas II NTB merupakan unit pelaksana teknis Kementerian Perhubungan yang bertugas mengelola transportasi darat di wilayah NTB. Keberadaannya memberikan landasan kelembagaan bagi pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran angkutan jalan.
    2) Kerja Sama Lintas Instansi

        Pelaksanaan GAKUM tidak dapat dijalankan sendiri-sendiri. BPTD Kelas II NTB bekerja sama dengan Polresta Mataram, Dinas Perhubungan Provinsi NTB, dan Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam kegiatan pengawasan dan pengamanan angkutan, mengingat kewenangan penindakan tertentu khususnya tilang dan normalisasi berada pada Polisi Lalu Lintas dan PPNS Perhubungan Darat.
    3) Pelaksanaan Pemeriksaan pada Titik Strategis

        Pemeriksaan di terminal, jalur utama, dan titik keberangkatan angkutan memungkinkan petugas mendeteksi pelanggaran lebih dini. Terminal Mandalika menjadi lokasi penting karena merupakan pusat keberangkatan angkutan umum di Kota Mataram.
    4) Dukungan Kebijakan Nasional

        Pemerintah pusat secara berkelanjutan mendorong penanganan ODOL melalui penguatan regulasi, pengawasan, penimbangan kendaraan, serta penindakan pelanggaran. Kementerian Perhubungan

juga mengembangkan pedoman fasilitas penimbangan sebagai bagian dari penguatan keselamatan logistik dan penanganan kendaraan ODOL.

b. Faktor Penghambat Implementasi Penegakan Hukum

1) Keterbatasan Fasilitas Penimbangan

Penindakan over loading memerlukan alat timbang yang akurat. Ketika fasilitas penimbangan belum tersedia di seluruh titik operasional, pemeriksaan kadang hanya dapat dilakukan berdasarkan indikasi visual atau perkiraan muatan, sehingga ketepatan penindakan menjadi terbatas. Regulasi di bidang perhubungan telah mengatur spesifikasi teknis alat timbang, peran pihak ketiga, fasilitas penimbangan, dan tata cara penindakan, yang menegaskan pentingnya ketersediaan fasilitas tersebut bagi penegakan hukum ODOL.

2) Keterbatasan Personel

Jumlah petugas GAKUM dan PPNS Perhubungan Darat belum sebanding dengan volume kendaraan yang beroperasi di Kota Mataram dan wilayah NTB, sehingga pemeriksaan tidak dapat dilakukan secara merata dan berkelanjutan.

3) Rendahnya Kesadaran Hukum

Sebagian pengemudi dan operator masih memandang kelebihan muatan atau modifikasi kendaraan sebagai cara meningkatkan pendapatan, padahal tindakan tersebut justru meningkatkan risiko kecelakaan dan mempercepat kerusakan infrastruktur jalan.

4) Praktik Modifikasi Kendaraan

Modifikasi bodi, penambahan bak, atau perubahan dimensi kendaraan sering dilakukan tanpa melalui proses pengujian ulang, sehingga kendaraan tampak normal secara administratif meskipun secara teknis telah mengalami perubahan dimensi, yang menyulitkan proses pemeriksaan.

Dampak Pelanggaran ODOL terhadap Keselamatan Kendaraan yang mengalami over loading atau over dimension memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi. Kelebihan beban dapat menyebabkan kinerja rem menurun, ban cepat aus, kemudi sulit dikendalikan, dan stabilitas kendaraan berkurang. Pada angkutan umum, dampaknya lebih serius karena menyangkut keselamatan penumpang, yang menjadi tanggung jawab bersama antara operator, pengemudi, dan pemerintah sebagai pengawas penyelenggaraan angkutan (Kurniawan dan Munandar, 2026).

a. Dampak terhadap Infrastruktur Jalan

Kendaraan ODOL memberikan beban berlebih pada perkerasan jalan, jembatan, drainase, dan fasilitas lalu lintas lainnya. Beban yang melampaui kapasitas jalan mempercepat kerusakan jalan dan meningkatkan biaya pemeliharaan infrastruktur.

b. Dampak Ekonomi
   Kerusakan jalan akibat kendaraan ODOL menimbulkan biaya perbaikan yang besar, yang pada akhirnya dibebankan kepada negara dan masyarakat. Di sisi lain, operator yang patuh terhadap ketentuan berpotensi mengalami persaingan yang tidak adil karena harus bersaing dengan operator yang memodifikasi kendaraan demi keuntungan lebih besar.
c. Dampak terhadap Pelayanan Publik
   Pelanggaran ODOL pada angkutan umum dapat menurunkan kualitas layanan transportasi. Penumpang berisiko mengalami ketidaknyamanan, keterlambatan, bahkan ancaman keselamatan apabila kendaraan yang digunakan tidak laik beroperasi.
d. Analisis Hukum Pelanggaran ODOL
   Secara hukum, pelanggaran ODOL berkaitan dengan ketentuan mengenai keselamatan angkutan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan tata cara pemuatan. Pengemudi dan perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan tersebut sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga melarang kepemilikan, penguasaan, atau perubahan dimensi dan daya muat kendaraan secara tidak sesuai ketentuan, dengan sanksi pidana berupa denda atau kurungan sesuai ketentuan yang berlaku.

Pengaturan nasional menegaskan bahwa pengawasan dan penindakan ODOL dilaksanakan oleh berbagai instansi sesuai kewenangan masing-masing, termasuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kepolisian, Dinas Perhubungan provinsi, serta Dinas Perhubungan kabupaten/kota. BPTD Kelas II NTB perlu meningkatkan frekuensi ramp check di terminal dan titik keberangkatan angkutan umum, mengingat pemeriksaan preventif dinilai lebih efektif karena dapat mencegah kendaraan bermasalah memasuki jalan raya sebelum menimbulkan risiko keselamatan.

Pemerintah juga perlu memastikan ketersediaan fasilitas penimbangan yang memadai di jalur strategis dan kawasan terminal, mengingat fasilitas tersebut berfungsi memastikan berat kendaraan beserta muatannya tidak melampaui jumlah berat yang diizinkan. Ketentuan yang berlaku juga menegaskan bahwa kendaraan dilarang meneruskan perjalanan apabila pelanggaran berat muatan

melebihi 5% dari jumlah berat yang diizinkan. Penindakan terhadap pelanggaran ODOL perlu dilakukan secara tegas, konsisten, dan berkelanjutan, mulai dari teguran, penundaan perjalanan, pengarahan normalisasi, pembongkaran modifikasi ilegal, hingga sanksi tilang sesuai kewenangan masing-masing instansi.

Sosialisasi juga perlu dilakukan secara rutin kepada pengemudi, pemilik armada, operator angkutan, dan masyarakat, dengan materi mencakup bahaya ODOL terhadap keselamatan, batas dimensi dan daya angkut kendaraan, konsekuensi hukum pelanggaran ODOL, pentingnya kelaikan kendaraan, serta tanggung jawab operator terhadap keselamatan penumpang.

Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas, dapat ditarik beberapa analisis sebagai berikut.

a. BPTD Kelas II NTB telah melaksanakan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram melalui kegiatan GAKUM, pemeriksaan teknis, pengukuran dimensi, penimbangan, serta koordinasi lintas sektor.
b. Pelanggaran ODOL yang ditemukan umumnya berkaitan dengan modifikasi dimensi kendaraan dan pelanggaran daya angkut, baik berupa kelebihan muatan maupun ketidaksesuaian pengangkutan penumpang.
c. Penegakan hukum telah berjalan, terutama melalui pemeriksaan preventif seperti ramp check di Terminal Mandalika, namun efektivitasnya masih dipengaruhi oleh keterbatasan personel, fasilitas penimbangan, kesadaran hukum operator, dan koordinasi antarinstansi.
d. Pelanggaran ODOL berdampak negatif terhadap keselamatan penumpang, kondisi jalan, kualitas pelayanan angkutan, serta keadilan persaingan antaroperator.
e. Penegakan hukum terhadap ODOL perlu dilakukan secara terpadu, berkelanjutan, dan berbasis data, agar tidak hanya bersifat represif, tetapi juga mampu menciptakan kepatuhan jangka panjang.

Implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada angkutan umum di Kota Mataram oleh BPTD Kelas II NTB pada tahun 2025 menunjukkan adanya upaya nyata dalam pengawasan dan penindakan kendaraan angkutan. Kegiatan GAKUM, ramp check, pemeriksaan administrasi, pengukuran dimensi, dan penimbangan menjadi instrumen penting dalam mencegah serta menindak pelanggaran. Meskipun demikian, efektivitas penegakan hukum masih menghadapi tantangan berupa keterbatasan fasilitas, personel, kesadaran hukum, dan koordinasi antarinstansi. Oleh karena itu,

diperlukan penguatan pengawasan preventif, penyediaan fasilitas penimbangan, penindakan yang konsisten, pembinaan operator, serta pemanfaatan teknologi dalam pengelolaan data GAKUM, sehingga penegakan hukum ODOL di Kota Mataram dapat berorientasi tidak hanya pada sanksi, tetapi juga pada terciptanya angkutan umum yang aman, nyaman, tertib, dan layak bagi masyarakat.

KESIMPULAN

Berdasarkan kajian mengenai implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran Over Dimensi Over Loading (ODOL) pada angkutan umum di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat, dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL merupakan bagian penting dalam mewujudkan keselamatan, ketertiban, dan kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Pelanggaran dimensi dan muatan kendaraan tidak hanya menyangkut ketidakpatuhan terhadap ketentuan teknis kendaraan, tetapi juga berpotensi menimbulkan risiko bagi keselamatan pengguna jalan dan kondisi infrastruktur. Implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL memerlukan keterlibatan instansi yang berwenang, khususnya Dinas Perhubungan, kepolisian lalu lintas, dan petugas pengujian kendaraan bermotor sesuai tugas dan kewenangannya masing-masing. Pelaksanaan penegakan hukum mencakup kegiatan pengawasan, pemeriksaan kendaraan, penindakan terhadap pelanggaran, serta penerapan sanksi berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga kesesuaian antara pelaksanaan tugas aparat dan ketentuan hukum menjadi aspek penting dalam menilai pelaksanaan penegakan hukum terhadap ODOL di Kota Mataram. Pelaksanaan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL juga dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain pemahaman terhadap peraturan, kesiapan aparat penegak hukum, ketersediaan sarana dan prasarana pemeriksaan, koordinasi antarinstansi, serta tingkat kesadaran dan kepatuhan pengemudi maupun pengusaha angkutan. Faktor-faktor tersebut perlu mendapat perhatian karena efektivitas penegakan hukum tidak hanya bergantung pada keberadaan peraturan dan pemberian sanksi, tetapi juga pada konsistensi pengawasan, ketepatan penindakan, dan upaya pencegahan pelanggaran. Dengan demikian, implementasi penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL di Kota Mataram perlu dilaksanakan secara konsisten, terkoordinasi, dan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, dengan penilaian akhir mengenai tingkat efektivitas pelaksanaannya didasarkan

pada hasil penelitian lapangan, termasuk keterangan informan, dokumen resmi, dan hasil observasi yang diperoleh selama penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

A., D. Koro. “Over Dimension Dan Over Loading (ODOL) Sebagai Tindak Pidana Lalu Lintas.” Bhayangkara Law Review 2, no. 1 (2025). https://ejurnal.ubharajaya.ac.id/index.php/bhalrev/article/download/4154/2572/13193.

Friedman, Lawrence M. The Legal System: A Social Science Perspective. Russell Sage Foundation, 1975.

Kurniawan, Aditya, and Syaiful Munandar. “Pengaruh Penindakan Pelanggaran Kendaraan Overdimensi Dan Overloading Terhadap Angka Kecelakaan Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Polresta Bukittinggi (Studi Kasus Polresta Bukittinggi).” YUSTISI 13, no. 1 (2026): 500–513. https://doi.org/10.32832/yustisi.v13i1.22733.

Muhaimin. Metode Penelitian Hukum. Mataram University Press, 2020.

Over-Dimension and Over-Load (ODOL) Truck in Highways: Prevalence and Modeling Intention to Operate ODOL Truck. n.d.

Pater Mahmud, Marzuki. Penelitian Hukum, Edisi Revisi. Kencana, 2017.

Rozi, Syairur. “Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat Odol (Overdimension Overloading) Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.” Glosains: Jurnal Sains Global Indonesia 2, no. 1 (2021): 13–21. https://doi.org/10.59784/glosains.v2i1.11.

Rozi, Syairur. “Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat Odol (Overdimension Overloading) Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.” Glosains: Jurnal Sains Global Indonesia 2, no. 1 (2021): 13–21. https://doi.org/10.59784/glosains.v2i1.11.

Sugiono. Metode Penelitian Kualitatif: Untuk Penelitian Yang Bersifat Eksploratif, Interpretif, Interaktif Dan Konstruktif. Alfabeta, 2008.

Widyanti, Ari, Justin Mulya Gananda, Titah Yudhistira, Widyarini Weningtyas, Ludfi Pratiwi Bowo, and Sinung Nugoroho. “Over-Dimension and Over-Load (ODOL) Truck in Highways: Prevalence and Modeling Intention to Operate ODOL Truck, Lesson Learned from Indonesia.” Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 29 (January 2025): 101320. https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101320.

Widyanti, Ari, Justin Mulya Gananda, Titah Yudhistira, Widyarini Weningtyas, Ludfi Pratiwi Bowo, and Sinung Nugoroho. “Over-Dimension and Over-Load (ODOL) Truck in Highways: Prevalence and Modeling Intention to Operate ODOL Truck, Lesson Learned from Indonesia.” Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 29 (January 2025): 101320. https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101320.

Yeni Santi, Agus Prasetyo, and Tubagus Angling Perdana. “Rekonstruksi Pengawasan Hukum Administrasi Terhadap Kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) Di Provinsi Kalimantan Timur.” Khatulistiwa: Jurnal Pendidikan Dan Sosial Humaniora 4, no. 4 (2024): 609–19. https://doi.org/10.55606/khatulistiwa.v4i4.9849.

Yeni Santi, Agus Prasetyo, and Tubagus Angling Perdana. “Rekonstruksi Pengawasan Hukum Administrasi Terhadap Kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) Di Provinsi Kalimantan Timur.” Khatulistiwa: Jurnal Pendidikan Dan Sosial Humaniora 4, no. 4 (2024): 609–19. https://doi.org/10.55606/khatulistiwa.v4i4.9849.

Zed, Mestika. Metode Penelitian Kepustakaan. Yayasn Pustaka Obor Indonesia, 2014.