

**PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA TERHADAP KENDARAAN
ANGKUTAN BARANG MELEBIHI DAYA ANGKUT YANG
MENYEBABKAN JALANAN MENJADI RUSAK**

(Studi di Wilayah Polres Metro)

(SKRIPSI)

Oleh:

**AQILAH SALMAA ZAHRAAN
NPM. 2052011093**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2024**

ABSTRAK

PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA TERHADAP KENDARAAN ANGKUTAN BARANG MELEBIHI DAYA ANGKUT YANG MENYEBABKAN JALANAN MENJADI RUSAK

(Studi di Wilayah Polres Metro)

Oleh

Aqilah Salmaa Zahraan

Tindak pidana kelebihan muatan adalah tindakan yang melanggar ketentuan hukum pidana akan kelebihan muatan atau melebihi kapasitas pada suatu kendaraan di mana kondisi suatu sistem atau objek terpapar pada beban yang melebihi kapasitas sesuai kemampuan yang telah ditentukan. Saat ini Provinsi Lampung masih mengalami permasalahan terkait kendaraan kelebihan muatan dan kerusakan jalan akibat dari kendaraan kelebihan muatan. Permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana upaya penanggulangan tindak pidana yang dilakukan pihak Polisi Lalu Lintas terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan yang menyebabkan jalanan menjadi rusak dan apakah faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penanggulangan tindak pidana terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan.

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif dan yuridis empiris. Dengan narasumber pihak Polisi Lalu Lintas Kota Metro, Dinas Perhubungan Kota Metro dan Dosen Bagian Hukum Pidana Universitas Lampung. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder dengan proses pengumpulan data yang dilakukan melalui studi kepustakaan dan studi lapangan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penanggulangan tindak pidana yang dilakukan oleh Keolisian Lalu Lintas meliputi 3 upaya yaitu upaya pre-emptif, upaya preventif dan upaya represif. Upaya pre-emptif adalah upaya yang dilakukan oleh polisi lalu lintas berupa sosialisasi, pemberian brosur atau stiker yang diberikan kepada masyarakat. Upaya preventif adalah upaya yang dilakukan berupa patroli dan melakukan operasi zebra kepada masyarakat. Dan yang terakhir menggunakan upaya represif adalah upaya yang dilakukan oleh pihak polisi lalu lintas berupa penilangan dan penyitaan kepada pelanggar yang diatur didalam Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009. Dalam penanggulangan tindak pidana polisi lalu lintas bekerja sama dengan Dinas Perhubungan. Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penanggulangan tindak pidana kendaraan kelebihan muatan meliputi sanksi yang terdapat dalam undang-undang dikatakan masih kurang memberikan efek jera

Aqilah Salmaa Zahraan

kepada para pelanggar karna kurang tegasnya sanksi dan denda yang diberikan, kurangnya jumlah personil polisi lalu lintas dalam mengawasi kendaraan angkutan barang yang ada di jalan raya, kurangnya sarana atau fasilitas berupa rambu lalu lintas, pos penjagaan dan jembatan timbang dalam mendukung kinerja polisi lalu lintas, dan yang terakhir minimnya pengetahuan tentang hukum dan penggunaan jalan raya serta masyarakat tidak memberi dukungan dalam upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas.

Saran dari penelitian ini adalah penanggulangan yang dilakukan oleh kepolisian baik dari Pre-emptif yang berupa sosialisasi kemudian Preventif berupa patroli dan operasi zebra dan yang terakhir Represif berupa penilangan dan penyitaan dilakukan secara rutin dan bersamaan agar upaya yang dilakukan dalam menanggulangi kendaraan kelebihan muatan menjadi maksimal, diperlukan aturan tegas dari pemerintah terkait sanksi dan denda pada undang-undang yang guna memberikan efek jera agar tidak ada lagi pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan kelebihan muatan, perlu ditingkatkannya kinerja pihak Kepolisian dan menambah jumlah personil serta lebih menjalin kerja sama dengan Dinas Perhubungan dalam menanggulangi tindak pidana lalu lintas, sarana maupun fasilitas perlu diperbaiki dan dilengkapi seperti dilengkapi rambu-rambu lalu lintas, pos penjagaan dan jembatan timbang sebagai pendukung kinerja dalam menegakkan aturan hukum dan yang terakhir diperlukan sosialisasi kepada masyarakat tentang akan pentingnya taat aturan hukum dan bahaya dari kendaraan kelebihan muatan

Kata Kunci: Penanggulangan, Tindak Pidana Lalu Lintas Angkutan Jalan, Kelebihan Daya Angkut

**PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA TERHADAP KENDARAAN
ANGKUTAN BARANG MELEBIHI DAYA ANGKUT YANG
MENYEBABKAN JALANAN MENJADI RUSAK**

(Studi di Wilayah Polres Metro)

Oleh:

**AQILAH SALMAA ZAHRAAN
NPM. 2052011093**

Skripsi

**Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM**

Pada

**Bagian Hukum Pidana
Fakultas Hukum Universitas Lampung**



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2024**

Judul Skripsi : **PENANGGULANGAN TINDAK PIDANA TERHADAP KENDARAAN ANGKUTAN BARANG MELEBIHI DAYA ANGKUT YANG MENYEBABKAN JALANAN MENJADI RUSAK (Studi di Wilayah Polres Metro)**

Nama Mahasiswa : **Aqilah Salmaa Zahraan**

Nomor Pokok Mahasiswa : **2052011093**

Bagian : **Hukum Pidana**

Fakultas : **Fakultas Hukum**



1. Komisi Pembimbing


Diah Gustiniati Maulani, S.H., M.H.

NIP. 196208171987032003


Deni Achmad, S.H., M.H.

NIP. 198103152008011004

2. Ketua Bagian Hukum Pidana


Tri Andrisman, S.H., M.Hum.

NIP. 196112311989031023

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Diah Gustiniati Maulani, S.H., M.H.



Sekretaris/Anggota : Deni Achmad, S.H., M.H.



Penguji Utama : Eko Raharjo, S.H., M.H.



2. Dekan Fakultas Hukum



Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.H.

NIP. 196412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi: 18 Januari 2024

LEMBAR PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

Nama : Aqilah Salmaa Zahraan

Nomor Pokok Mahasiswa : 2052011093

Bagian : Hukum Pidana

Fakultas : Fakultas Hukum

Skripsi saya yang berjudul **“Penanggulangan Tindak Pidana Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Melebihi Daya Angkut Yang Menyebabkan Jalan menjadi Rusak (Studi di Wilayah Polres Metro)”** adalah hasil karya saya sendiri. Semua tulisan yang tertuang dalam skripsi ini mengikuti kaidah penulisan karya ilmiah Universitas Lampung. Apabila kemudian hari skripsi ini merupakan salinan atau dibuat oleh orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan akademik yang berlaku.

Bandar Lampung, Januari 2024



Aqilah Salmaa Zahraan
NPM. 2052011093

RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Aqilah Salmaa Zahraan, dilahirkan di Kota Bandar Lampung pada tanggal 22 Desember 2001, merupakan anak pertama dari dua bersaudara dari Bapak Hartawan Jayaguna dan Ibu Risa Lati. Penulis pernah bersekolah di TK Pertiwi Bandar Lampung pada tahun 2007 selanjutnya menempuh Pendidikan di SDN 2 Rawa Laut Bandar Lampung pada tahun 2008 Selanjutnya penulis menempuh Pendidikan di SMP Kartika II-2 Bandar Lampung pada tahun 2014. Kemudian penulis melanjutkan Pendidikan di SMAN 10 Bandar Lampung pada tahun 2017. Setelah itu pada tahun 2020 penulis diterima jalur Mandiri sebagai mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Lampung dan mengambil minat bagian Hukum Pidana. Selama masa perkuliahan, penulis aktif mengikuti organisasi UKM-F Pusat Studi Bantuan Hukum (PSBH) sebagai pengurus dan menjadi bendahara dibidang *Moot Court* periode 2021/2022. Selanjutnya pada bulan November 2022 penulis ikut tergabung dalam kegiatan *Internal Moot Court Competition (IMCC)* sebagai tutor. Penulis pernah mengikuti kegiatan Kuliah Kerja Nyata (KKN) pada tahun 2023 dan ditempatkan di Desa Gedung Cahya Kuningan, Kecamatan Ngambur, Kabupaten Pesisir Barat, KRUI.

MOTTO

“Setiap Kaki Akan Sampai Pada Waktunya”

“Rajinlah Bersujud Agar Keinginan Terwujud dan Rajinlah Beryukur Agar Nikmatmu Tak Terukur”

فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا

“Karena Sesungguhnya Sesudah Kesulitan Itu Ada Kemudahan”

(Q.S Al-Insyirah 5)

PERSEMBAHAN



Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, yang telah memberikan kesehatan, kemudahan, rahmat dan hidayahnya, sehingga penulis masih diberikan kesempatan untuk menyelesaikan skripsi ini, sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar sarjana. Walaupun jauh dari kata sempurna, namun penulis bangga karena skripsi ini dapat diselesaikan diwaktu yang tepat, dengan segala ketulusan dan kerendahan hati serta jerih payahku, aku persembahkan skripsi ini kepada:

Kedua Orangtuaku Tercinta,

Bapak Hartawan Jayaguna, S.E., M.M. dan Ibu Risa Lati, S.sos.

Yang senantiasa mendidik, membesarkan, membimbing serta mendoakan saya agar dipermudahkan segala halnya. Terimakasih atas semua didikan serta cinta dan kasih yang begitu luar biasa sehingga saya bisa berada di titik ini dan bisa menjadi anak yang dapat dibanggakan. Semoga cita-cita dan keberhasilan saya kelak akan bermanfaat untuk semuanya.

Almamaterku Universitas Lampung

Tempat dimana saya belajar dan berkembang untuk menjadi dewasa karena wawasan yang saya dapatkan.

SANWACANA

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT atas Ridho dan Karunia-nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Penanggulangan Tindak Pidana Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Melebihi Daya Angkut yang Menyebabkan Jalanan Menjadi Rusak Studi di Wilayah Polres Metro” sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam penulisan skripsi ini, untuk itu saran dan kritik yang membangun dari semua pihak sangat diharapkan untuk pengembangan dan kesempurnaan skripsi ini. Pada penulisan skripsi, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dan dukungan dari berbagai pihak sehingga penyusunan skripsi ini dapat berjalan dengan baik. Pada kesempatan kali ini, penulis ingin menyampaikan rasa hormat dan terima kasih kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A.IPM. selaku Rektor Universitas Lampung.
2. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung.

3. Bapak Tri Andrisman, S.H., M.Hum. selaku Ketua Bagian Hukum Pidana yang telah meluangkan waktu dan memberikan bantuan serta kemudahan dalam terbentuknya skripsi ini.
4. Bapak Dr. Ahmad Irzal Fardiansyah, S.H., M.H. selaku Sekretaris Bagian Hukum Pidana yang telah meluangkan waktu dan memberikan bantuan serta kemudahan dalam terbentuknya skripsi ini.
5. Ibu Diah Gustiniati Maulani, S.H., M.H. selaku Pembimbing I yang telah membimbing, memberikan arahan, dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
6. Bapak Deni Achmad, S.H., M.H. selaku Pembimbing II yang telah membimbing, memberikan arahan, dan masukan sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
7. Bapak Eko Raharjo, S.H., M.H. selaku Pembahas I yang telah memberikan kritik, saran dan masukan dalam proses perbaikan skripsi ini.
8. Ibu Dr. Fristia Berdian Tamza, S.H., M.H. selaku Pembahas II yang telah memberikan kritik, saran dan masukan dalam proses perbaikan skripsi ini.
9. Ibu Lindati Dwiatin, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang selalu memberikan motivasi, bantuan, dan sarannya.
10. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Lampung yang telah memberikan ilmu pengetahuan, juga bantuannya kepada penulis serta staf administrasi Fakultas Hukum Universitas Lampung.
11. Kepada seluruh narasumber yaitu: Bapak Ipda H. Warjo, S.sos., Bapak Brigpol Yudhi Permana, Bapak Candra Laksana, S.sos., M.M., Bapak Ahmad Irzal Fardiansyah, S.H., M.H., dan yang terakhir Ibu Maya Shafira,

S.H., M.H. yang telah meluangkan waktu, dan membantu dalam mendapatkan data dan informasi yang diperlukan dalam penulisan skripsi.

12. Kepada Kedua Orangtuaku yang paling berjasa, Bapak Hartawan Jayaguna, S.E., M.M. dan Ibu Risa Lati, S.sos. terima kasih yang senantiasa membesarkan, mendidik, membimbing, mendoakan serta cinta dan kasih yang begitu luar biasa sehingga saya bisa berada di titik ini.
13. Kepada Adik saya satu-satunya, Aurellia Nabila Antasya dan Tante saya Indah Purnamasari, S.E., M.M. yang telah memberikan doa, semangat, motivasi dan dukungan baik berupa moril dan materil kepada saya selama kuliah di Fakultas Hukum Universitas Lampung.
14. Teruntuk teman seperjuanganku sedari maba di Fakultas Hukum *Only Rich Peeps* untuk Intan Dwi Yuliyanti yang saya kenal dari jaman maba yang memiliki wajah dan suara kayak anak kecil, selanjutnya ada Ajeng Nur Annisa yang selalu excited dengerin cerita saya dan yang terakhir ada Dwi Intan Septiana patner saya nonton konser dan bimbingan terima kasih guys buat kalian sukses ya untuk kedepannya.
15. Teruntuk cewe-cewe gilaku di Fakultas Hukum untuk Shinta Lestari Maharani yang kisah percintaan nya senasib dengan saya selanjutnya Tania Amalta Yusuf yang kalo ngomong sama dia butuh kesabaran tinggi kemudian Syntiya Erlinda Putri patner saya buat memenuhin inner child selanjutnya ada Brenda Sita Simersmisna cewe yang paling cuek dan nyantai abis tapi kalo cerita excited banget dan yang terakhir tapi terlibat besar dalam hidup saya selama perkuliahan adalah Frisia Askhila Utami dia orang yang memiliki kesabaran tinggi dalam menghadapi kebodohan

percintaan saya dia yang memiliki sifat tenang dan dewasa dalam menghadapi masalah terima kasih guys kalian telah mengisi kerandoman dihidup saya selama dibangku perkuliahan.

16. Teruntuk mas yudi, mas ijal, mba tika terima kasih telah membantu saya selama dalam penyusunan skripsi baik dari administrasi maupun motivasi agar cepat menyelesaikan skripsi ini dan yang terakhir satu teman cowo saya selama di Fakultas Hukum yaitu Try Pandu Winata Saputra orang yang sangat amat receh dan nyantai tetapi baik, terima kasih udah mengisi kerandoman perkuliahan saya dengan lelucon nya selama ini baik kuliah online maupun offline.
17. Teruntuk sahabatku Octaria Marsha Ananda teman yang saya kenal dari SD hingga sekarang yang cukup tau gimana perjalanan hidup maupun kisah percintaan saya dan Nadya Naqiya dia teman yang memiliki kesabaran tinggi dan tenang dalam menghadapi orang-orang disekitarnya terima kasih guys aku sayang kalian sukses terus ya buat kita kedepannya.
18. Teruntuk temanku semasa putih abu-abu Dyna Shafa Salsabila teman yang sebangku dari awal sekolah hingga lulus sekolah yang selalu mau dengerin cerita randomku dan Citra Ramadhan Permata Okna teman yang memiliki sifat keibuan dan kelakuan yang diluar nalar, terima kasih guys sukses buat kita kedepannya.
19. Teruntuk keluarga baru KKN ku Pak Wahid Hasyim dan Bu Zahra yang mau menerima dan menampung kehadiran kami selama 37 hari serta teman kelompok ku Arsy Nur Sabila Putri, Mochammad Dior Andalas, Niki Aprian dan Alif Nugroho terima kasih untuk pengalaman baru dari kalian.

20. Teruntuk adik-adiku tersayang *in der minne* yang tidak bisa disebutkan satu persatu terima kasih kalian selalu mendukung saya dan makasih untuk kenangan karantina 40 harinya yang sangat berharga buat saya, *we love you* guys sukses buat kalian.
21. *And the last one to A'binar* terima kasih telah hadir didalam hidupku selama 1 tahun dimasa perkuliahan yang telah memberikan rasa bahagia, sedih, hingga kecewa, darinya aku belajar bahwa level tertinggi dalam mencintai adalah mengikhlaskan atas pilihannya.
22. Serta seluruh teman-teman seperjuangan Fakultas Hukum Universitas Lampung Angkatan 2020 dan semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, Terima Kasih atas semua bantuan dan dukungannya.
23. *Last but not least* terima kasih kepada diriku sendiri karena sudah berusaha dan bertahan sampai di titik ini suka maupun duka akan selalu hadir dan menunggu di depan sana, jangan pernah menyerah dengan keadaan hingga akhir perjuangan telah tiba walau jalan yang dilalui tidaklah mudah.

Bandar Lampung, 16 Desember 2023
Penulis

Aqiilah Salmaa Zahraan

DAFTAR ISI

Halaman

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Permasalahan dan Ruang Lingkup	8
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.	8
D. Kerangka Teoritis dan Konseptual	9
E. Sistematika Penulisan	13

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Tindak Pidana Lalu Lintas Angkutan Jalan	15
B. Pengertian Tindak Pidana <i>Over Dimension Over Loading</i>	23
C. Upaya Penanggulangan Tindak Pidana.....	32
D. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum.....	37

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Masalah	45
B. Sumber dan Jenis Data	45
C. Penentuan Narasumber.....	47
D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data.....	47
E. Analisis Data.....	48

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Upaya Penanggulangan Tindak Pidana Terhadap Kendaraan Angkutan
Barang yang Melebihi Daya Angkut yang Menyebabkan Jalanan Menjadi
Rusak 49
- B. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Dalam Penanggulangan Tindak Pidana
Terhadap Kendaraan Angkutan Barang 66

V. PENUTUP

- A. Simpulan 73
- B. Saran 75

DAFTAR PUSTAKA

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sektor kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Secara umum Lalu lintas memegang peranan penting dalam dua hal, yaitu dalam pembangunan ekonomi dan non ekonomi. Tujuan keuangan misalnya, pertumbuhan pendapatan nasional, perkembangan ekonomi nasional dan mendukung menciptakan kesempatan kerja yang berkualitas bagi masyarakat. Sehubungan dengan tujuan keuangan tadi adapun yang bukan bertujuan untuk keuangan yaitu untuk meningkatkan integritas bangsa serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.¹

Membahas mengenai transportasi, transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan, yang menggunakan suatu alat untuk melakukan pekerjaan tersebut, atau dapat pula berarti suatu proses pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan suatu alat bantu kendaraan darat, laut, maupun udara, baik umum maupun pribadi dengan menggunakan mesin atau tidak menggunakan mesin.²

¹ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, Raja Grafindo, 2006, Hlm. 2.

² Maringan Masry Simbolon, *Dasar-Dasar Administrasi dan Manajemen*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2004, Hlm. 2.

Transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Hal lain yang tidak kalah pentingnya adalah kebutuhan akan transportasi untuk kebutuhan akan kenyamanan, keamanan dan kelancaran transportasi serta mendukung pelaksanaan pembangunan dalam bentuk penyebaran permintaan pembangunan, kapasitas pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai tempat di berbagai pelosok tanah air. Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Lalu lintas dan angkutan jalan yang juga merupakan urat nadi kehidupan ekonomi dan masyarakat.³ Transportasi terbagi menjadi transportasi umum, transportasi barang maupun antar wilayah.⁴ Transportasi sendiri dibagi menjadi 3 yaitu transportasi darat, laut, dan udara.

Transportasi sendiri terdapat lima unsur-unsur pokok yaitu:

1. Manusia, yang membutuhkan
2. Barang, yang dibutuhkan
3. Kendaraan, sebagai alat angkutan
4. Jalan, sebagai prasarana angkutan, dan
5. Organisasi, yaitu pengelola angkutan.⁵

Berbicara tentang transportasi Indonesia dahulu memiliki aturan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas angkutan jalan namun diubah karena sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas. Dan undang-undang angkutan jalan saat ini yang akhirnya di ganti dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan yang diundangkan sejak 26 Mei 2009 oleh Dewan

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Citra Aditya Bhakti, 1998, Hlm. 7.

⁴ Dony Purnomo, Unsur – Unsur Dasar Transportasi, <http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>, diakses pada 19 Mei 2023 pukul 22.35 WIB.

⁵ Website Pendidikan.co.id, <https://pendidikan.co.id/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>, diakses pada 19 Mei 2023 pukul 23:00 WIB

Perwakilan Rakyat Republik Indonesia. Angkutan jalan merupakan tempat gerak atau pindah kendaraan, manusia, dan hewan di jalan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat gerak.

Ruang lalu lintas itu sendiri adalah prasarana yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.⁶ Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Dan jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

Banyak permasalahan yang terjadi dalam bidang transportasi jalan dan barang. Salah satunya adalah pelanggaran pada angkutan jalan yaitu kendaraan kelebihan muatan dan kelebihan dimensi atau sering dikenal dengan ODOL (*Over Dimension Over Loading*) yang masih banyak terjadi secara skala nasional. Istilah *Over Loading* sendiri merujuk pada situasi di mana sebuah kendaraan bermotor mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.⁷ Kendaraan seperti truk atau *pick-up*, seringkali ketahuan membawa muatan dengan dimensi dan berat yang melebihi kapasitas atau aturan yang berlaku. Akibat dari truk ODOL yang melintas di jalan terdapat beragam permasalahan, mulai dari rusaknya fasilitas jalan, laju

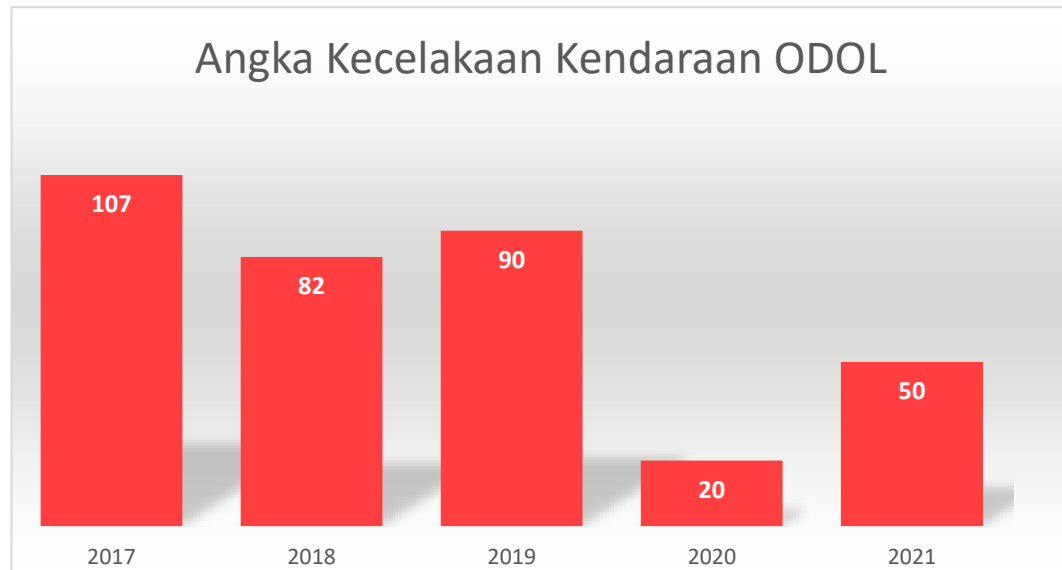
⁶ Putranto, L.S., *Rekayasa Lalu Lintas Cetakan Pertama*, Jakarta: Macanan Jaya Cemerlang, 2018, Hlm. 116.

⁷ Apa Itu Truck Odol dan Mengapa Dilarang, <https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/694/apa-itu-truk-odol-dan-mengapa-dilarang>, diakses pada 21 Juni 2023 pukul 15.22 WIB.

kendaraan lain yang melambat, hingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.⁸

Berdasarkan data Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri tahun 2022, kendaraan ODOL menjadi akar masalah dari 349 kecelakaan dalam lima tahun terakhir dengan rinciannya.⁹

Gambar 1. Data Jumlah Angka Kecelakaan Kendaraan *Over Dimension* dan *Overload*



Sumber: Korps Lalu Lintas (korlantas) Polri tahun 2022.

Merujuk pada data diatas kewajiban memenuhi ketentuan muatan barang diatur dalam Pasal 169 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Barang, yaitu “Pengemudi dan atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dan kelas jalan”. Peraturan mengenai tindak pidana *overdimension* dan *overload* diatur didalam pasal 277 dan 307 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Peran kepolisian sebagai satuan lalu lintas memiliki peran penting dalam

⁸ *Ibid.*

⁹ Yulius Kristanto, Bahaya Kelebihan Muatan Yuk Kenali Apa Itu ODOL Dan Aturannya, <http://www.seva.id/blog/bahaya-kelebihan-muatan-yuk-kenali-apa-itu-odol-dan-aturannya-012023-bu/>, diakses pada 22 Mei 2023 pukul 23.21 WIB.

memberantas kendaraan berukuran besar, karena pengendalian arus lalu lintas untuk meminimalisir pelanggaran kendaraan berukuran besar menjadi tanggung jawab kepolisian. Dalam keadaan tertentu tergantung pada taktik dari kepolisian setempat yang bertugas.¹⁰ Fungsi kepolisian tersebut terdiri dari 2 (dua) fungsi, yakni fungsi *preventif* dan fungsi *represif*. Fungsi *preventif* dijalankan dalam rangka memberikan perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat, dan fungsi *represif* sebagai fungsi penegak hukum.¹¹

Khususnya di Provinsi Lampung terdapat data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan yang menunjukkan jumlah pelanggaran *Over Dimension* dan *Over Loading* yang dapat dilihat melalui tabel berikut.

Tabel 1. Data Jumlah Pelanggaran Kendaraan *Over Dimension* dan *Overload* di Provinsi Lampung

Jenis Pelanggaran	Pelanggaran	Jumlah
<i>Over Dimension</i>	Pelanggaran Dimensi	22
	Pelanggaran Dokumen KIR terkait Dimensi Kendaraan	407
<i>Over Loading</i>	Pelanggaran Daya Angkut	589
	Pelanggaran Tata Cara Muat Kendaraan	5
Jumlah		1023

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Berdasarkan data diatas belum menunjukkan data yang sebenarnya karena pelanggaran *Over Dimension* dan *Overload* masih banyak yang belum ditangani sampai saat ini dan bahkan memiliki jumlah yang mungkin dapat melebihi jumlah

¹⁰ Siswanto Sunarso, *Pengantar Ilmu Polisi*, Semarang: Pustaka Perdamaian Nusantara, 2015, Hlm.11

¹¹ Sadjijono, *Seri Hukum Kepolisian Polri dan Good Governance*, Surabaya, laksana Mediatama, 2008, Hlm. 61.

data tersebut. Akibat dari banyaknya pelanggaran kendaraan tersebut dapat menyebabkan kecelakaan dan jalan menjadi rusak.

Merujuk pada data kondisi jalan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Provinsi Lampung memiliki panjang jalan total 20.310 kilometer (km) dengan rincian:¹²

Tabel 2. Data jumlah ruas jalan yang ada di Provinsi Lampung

Jalan nasional 1.292,21 km	Jalan provinsi 1.693,27 km	Jalan kabupaten 14.669 km
Baik: 33,28% (430,06 km)	Baik: 64,45% (1.091,24 km)	Baik: 33,80% (4.958,94 km)
Sedang: 60,61% (783,20 km)	Sedang: 11,60% (196,40 km)	Sedang: 21,36% (3.133,54 km)
Rusak ringan: 4,38% (56,58 km)	Rusak ringan: 14,14% (239,44 km)	Rusak ringan: 27,06% (3.969,96 km)
Rusak berat: 1,73% (22,37 km)	Rusak berat: 9,81% (166,20 km)	Rusak berat: 17,77% (2.607,07 km)

Sumber: Berita Lampung.co

Berdasarkan pemaparan data jumlah ruas jalan diatas terdapat beberapa rincian jalan yang baik, jalan yang sedang, jalan rusak ringan dan hingga jalan rusak berat yang ada di Provinsi Lampung baik ditingkat jalan nasional, jalan provinsi hingga jalan kabupaten. Sedangkan berdasarkan data, panjang jalan di Kota Metro sekitar 567,8 km. Dari jumlah itu, jalan dalam kondisi baik hanya sekitar 31,3%. Sisanya mengalami kerusakan mulai dari rusak sedang, rusak ringan hingga rusak berat sementara total 389,87 km jalan atau setara dengan 86,49%

¹² Rodi Ediansyah, Jalan Rusak di Lampung dalam Angka, Bandingkan dengan Daerah Lain, <https://www.lampung.co/berita/jalan-rusak-di-lampung-dalam-angka-bandingkan-dengan-daerah-lain/>, diakses pada 13 Juni 2023, pukul 23.27 WIB.

mengalami kerusakan, lalu kondisi jalan dengan kerusakan sedang ada 35,9% rusak ringan 22,59% atau 128,2 km serta rusak berat 10,18%.¹³ Terkait dengan data kondisi jalan diatas khususnya dikota Metro memiliki titik ruas jalan yang rusak antara lain:

1. Jalan Jendral Soeparto Kelurahan Margorejo
2. Jalan Garuda Kelurahan Rejomulyo
3. Jalan Pinglet Kelurahan Margodadi
4. Jalan Inpeksi Irigasi Kelurahan Tejosari
5. Jalan Budi Utomo Kelurahan Mulyojati¹⁴

Adapun mengenai titik ruas jalan yang rusak kota Metro merupakan salah satu wilayah dengan tingkat intensitas kegiatan transportasi angkutan barang yang cukup tinggi dimana terdapat banyak pabrik-pabrik besar melakukan kegiatan transportasi barang yang didominasi oleh kendaraan angkutan barang dengan truk tonase muatan yang besar. Melihat hal ini perlu bagi pemerintah kota Metro untuk melakukan pengawasan dan pengaturan terhadap kendaraan angkutan barang yang melebihi daya angkut.

Berdasarkan pemaparan pada latar belakang diatas, penulis memutuskan untuk mengangkat pembahasan ini menjadi topik pada skripsi yang akan penulis bahas dengan judul “Penanggulangan Tindak Pidana Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Melebihi Daya Angkut Yang Menyebabkan Jalanan Menjadi Rusak (Studi di Wilayah Polres Metro).”

¹³Ruas Jalan Di Kota Metro Diperbaiki Tahun Ini
<https://lampung.antaranews.com/berita/676479/ruas-jalan-di-kota-metro-diperbaiki-tahun-ini>, diakses pada 13 Juni 2023 pukul 21.05 WIB.

¹⁴ Walikota Dan Wakil Walikota Metro Tinjau Jalan Rusak Di Lima Kelurahan,
<https://www.cakra.tv/walikota-dan-wakil-walikota-metro-tinjau-jalan-rusak-di-lima-kelurahan.html>, diakses pada 13 Juni 2023 pukul 23.50 WIB.

B. Permasalahan dan Ruang Lingkup

1. Permasalahan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah:

- 1) Bagaimana upaya penanggulangan tindak pidana yang dilakukan pihak Polisi Lalu Lintas terhadap kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut yang menyebabkan jalan menjadi rusak?
- 2) Apakah faktor–faktor yang mempengaruhi dalam penanggulangan tindak pidana terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan?

2. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup ilmu pada penelitian ini adalah hukum pidana formil, dengan kajian mengenai kebijakan hukum pidana *overload* muatan kendaraan di wilayah hukum kota Metro. Ruang Lingkup Lokasi adalah pada Kepolisian Resort Kota Metro dan Dinas Perhubungan Kota Metro dan waktu penelitian dilaksanakan pada Tahun 2023.

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.

1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari Penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui upaya penanggulangan yang dilakukan oleh pihak kepolisian terhadap kendaraan angkutan barang yang bermuatan lebih yang menyebabkan jalanan menjadi rusak di Polres Kota Metro.
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penanggulangan tindak pidana terhadap kendaraan angkutan barang yang *overload*.

2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

a) Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan pemahaman keilmuan khususnya tentang penanggulangan pihak Kepolisian dan Dinas Perhubungan dalam menangani kendaraan yang kelebihan muatan pada kendaraan angkutan.

b) Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat membantu memberi masukan serta tambahan pengetahuan dalam mengambil kebijaksanaan yang lebih baik bagi para pihak yang terkait dengan masalah yang diteliti.

D. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka Teoritis

Kerangka Teoritis merupakan uraian ringkas dari hasil kerangka acuan atau pemikiran atau dasar yang relevan untuk dapat dilakukannya suatu penelitian ilmiah, dikhususkan pada penelitian hukum.¹⁵ Berdasarkan penjelasan mengenai definisi kerangka teoritis tersebut, maka kerangka teoritis yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

a) Teori Penanggulangan Kejahatan.

Penanggulangan yaitu segala daya dan upaya yang dilakukan oleh setiap orang maupun lembaga pemerintahan ataupun swasta yang bertujuan mengusahakan pengamanan, penguasaan dan kesejahteraan hidup sesuai dengan hak-hak asasi

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 1986, Hlm. 127.

manusia yang ada.¹⁶ Menurut Barda Nawawi Arief upaya atau kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan kejahatan termasuk bidang kebijakan kriminal. Kebijakan kriminal ini pun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yaitu kebijakan sosial yang terdiri dari kebijakan/upaya-upaya untuk kesejahteraan sosial dan kebijakan atau upaya-upaya untuk perlindungan masyarakat. Kebijakan penanggulangan kejahatan dilakukan dengan menggunakan sarana penal (hukum pidana), maka kebijakan hukum pidana khususnya pada tahap kebijakan yudikatif harus memperhatikan dan mengarah pada tercapainya tujuan dari kebijakan sosial itu berupa *social welfare* dan *sosial defence*.¹⁷

Dengan demikian upaya penanggulangan kejahatan secara garis besar dapat dibagi menjadi 2 yaitu:

1) Upaya penal (*repressive*)

Penanggulangan kejahatan dengan sarana hukum pidana berarti mengadakan pemilihan untuk mencapai hasil perundangan pidana yang balik baik dalam arti memenuhi syarat keadilan dan daya guna.¹⁸

2) Upaya non penal (*preventive*)

Penanggulangan kejahatan dengan sarana non penal adalah berupa pencegahan tanpa pidana dan mempengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pemedanaan melalui media masa.¹⁹

¹⁶ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta, Kencana Prenada Media Group, 2014, Hlm 49.

¹⁷ *Ibid*, Hlm. 77.

¹⁸ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rapai Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Konsep KUHP Baru*, Jakarta, Cetakan Pertama, Penerbit: Kencana Prenadamedia Grub, 2008, Hlm. 6.

¹⁹ *Ibid.*, hlm. 2.

b. Teori yang mempengaruhi penegakan hukum

Faktor penegakan hukum adalah faktor yang mungkin dapat berpengaruh dalam upaya menegakan hukum. adapun faktor–faktor yang mempengaruhi penegakan hukum adalah sebagai berikut:²⁰

1) Faktor Undang–Undang

Faktor Undang–Undang adalah suatu peraturan tertulis yang telah berlaku secara umum dan diciptakan oleh penguasa pusat atau daerah yang sah.

2) Faktor Penegak Hukum

Faktor Penegak Hukum adalah suatu kalangan yang secara langsung telah terlibat bidang penegakan hukum tidak hanya sebatas mencakup *law enforcement* (kondisi penegak hukum) saja, tetapi juga *peace maintenance* (pemeliharaan perdamaian).

3) Faktor Sarana atau Fasilitas

Faktor Sarana atau Fasilitas adalah faktor yang mencakup tenaga manusia yang terampil dan berpendidikan, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan organisasi/lembaga yang baik. Apabila hal–hal tersebut tak terpenuhi maka akan sangat sulit bagi penegak hukum untuk mencapai tujuannya.

4) Faktor Masyarakat

Faktor Masyarakat adalah faktor yang sangat berpengaruh dalam menegakan hukum karena penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian di dalam masyarakat.

²⁰ Soerjono Soekanto, *Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Depok: Rajawali Pers, 1983, Hlm. 11-59.

5) Faktor Budaya

Faktor budaya adalah kebiasaan suatu masyarakat dalam menanggapi sesuatu yang dianggap memiliki nilai dan kebiasaan, yang bisa dimulai dari mereka menerima informasi, posisi sosial mereka dalam masyarakat, dan pengetahuan mereka tentang apa yang mereka rasakan.

2. Konseptual

Kerangka konseptual adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara konsep khusus yang merupakan kumpulan dari arti-arti yang berkaitan dengan istilah yang diteliti. Pada penelitian ini dijelaskan pengertian pokok yang dijadikan konsep dalam penelitian, sehingga mempunyai batasan tepat dalam penafsiran beberapa istilah. Istilah-istilah yang digunakan dalam skripsi ini adalah:

- a. Tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum larangan mana disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu, bagi barang siapa yang melanggar larangan tersebut.²¹
- b. Kendaraan Angkutan Barang adalah adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang yang diatur didalam pasal 1 angka (12) PP No.74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan mobil barang
- c. Kelebihan Muatan adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (modifkasi) dan kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan.²²
- d. Jalan adalah suatu prasarana transportasi yang meliputi segala bagian jalan

²¹ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta, 2008, Hlm. 59.

²² Dinas Perhubungan, Overdimensi dan Overload, <https://dishub.garutkab.go.id/news/post/overdimensi-dan-overload-odol>, diakses pada 30 Mei 2023 pukul 20.09 WIB.

termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air.²³

- e. Jalan rusak berat adalah jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan dengan kecepatan 0-20 kilometer per jam.²⁴

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan terdiri atas keseluruhan yang akan disajikan dengan tujuan agar pembaca dapat dengan mudah memahami dan memperoleh gambaran menyeluruh tentang penelitian ini, adapun sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

I. PENDAHULUAN

Bab ini, penulis mengemukakan latar belakang masalah, permasalahan dan ruang lingkup penelitian, tujuan dan kegunaan penelitian, kerangka konseptual, serta sistematika penulisan skripsi.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang tinjauan pustaka yang meliputi Pengertian Tindak Pidana Lalu Lintas Angkutan Jalan, Pengertian Tindak Pidana *Over Dimension* dan *Over Loading*, Upaya Penanggulangan Tindak Pidana dan Faktor–Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum.

²³ Klasifikasi Jalan Berdasarkan Fungsi, <https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/47/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi>, diakses pada 30 Mei 2023 pukul 20.45 WIB.

²⁴ 10 Provinsi dengan Jalan Rusak Paling Banyak di Indonesia, <https://www.kompas.com/tren/read/2023/04/16/193000965/10-provinsi-dengan-jalan-rusak-paling-banyak-di-indonesia-mana-saja?page=1>, diakses pada 13 Juli 2023 pukul 15.34 WIB.

III. METODE PENELITIAN

Bab ini, merupakan uraian tentang metode yang digunakan dalam penulisan skripsi ini, bab ini menjelaskan mengenai langkah-langkah yang digunakan penulis dalam melakukan pendekatan masalah, yaitu dalam hal memperoleh dan mengklarifikasikan sumber dan jenis data, cara penentuan populasi sampel, dan prosedur pengumpulan data. Dari proses pengolahan data, kemudian diuraikan dengan melakukan analisis data.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan mengenai peranan Polisi Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan dalam mengatasi penanggulangan tindak pidana Kelebihan Muatan pada kendaraan bermuatan barang yang menyebabkan jalanan menjadi rusak disertai dengan uraian tentang faktor-faktor yang mempengaruhi dalam penanggulangan tindak pidana terhadap kendaraan angkutan barang.

V. PENUTUP

Bab ini menguraikan tentang kesimpulan sesuai dengan pokok permasalahan, dan saran yang diajukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan penelitian.

II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Tindak Pidana Lalu Lintas Angkutan Jalan

Istilah tindak pidana berasal dari istilah yang dikenal dalam hukum pidana Belanda yaitu *Strafbaar feit*. *Strafbaar feit* terdiri dari tiga kata, yakni *straf*, *baar*, dan *feit*. *Straf* diterjemahkan dengan pidana dan hukum. *Baar* diterjemahkan dapat atau boleh. *Feit* diterjemahkan tindak, peristiwa, pelanggaran dan perbuatan.²⁵ Menurut Vos, tindak pidana adalah suatu kelakuan manusia diancam pidana oleh peraturan-peraturan atau undang-undang, jadi suatu kelakuan pada umumnya dilarang dengan ancaman pidana.²⁶ Tindak pidana merupakan pengertian dasar dalam hukum pidana (yuridis normatif). Kejahatan atau perbuatan jahat bisa diartikan secara yuridis atau kriminologis. Kejahatan atau perbuatan jahat dalam arti yuridis normatif adalah perbuatan seperti yang terwujud *in abstracto* dalam peraturan pidana.²⁷

Menurut Moeljatno, perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan tersebut disertai ancaman (sanksi) berupa pidana tertentu bagi barangsiapa melanggar larangan tersebut.²⁸ Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (*misdrifve*) dan

²⁵ Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, Raja Grafindo, Jakarta, 2007, Hlm. 69.

²⁶ Tri Andrisman, *Hukum Pidana, Asas-Asas dan Dasar Aturan Umum Hukum Pidana Indonesia*, Universitas Lampung, 2009, Hlm. 70.

²⁷ Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 1999, Hlm. 10.

²⁸ Ismu Gunadi dan Jonaedi Efendi, *Hukum Pidana*, Jakarta, Kencana, 2014, Hlm. 35.

pelanggaran (*overtredingen*). Mengenai kejahatan itu sendiri dalam KUHP diatur pada Buku II yaitu tentang kejahatan

Sedangkan pelanggaran diatur dalam Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Menguraikan pengertian pelanggaran, maka diperlukan para pendapat Sarjana Hukum. Menurut Wirjono Prodjodikoro memberikan pengertian pelanggaran adalah *overtredingen* atau pelanggaran berarti sesuatu perbuatan yang melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum, berarti tidak lain dari pada perbuatan melawan hukum”.²⁹ Sedangkan menurut Bambang Poernomo mengemukakan bahwa pelanggaran adalah *politis-on recht* dan kejahatan adalah *crimineel-on recht*. *Politis-on recht* itu merupakan “perbuatan yang tidak mentaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa negara”. Sedangkan *crimineel-on recht* itu merupakan “perbuatan yang bertentangan dengan hukum”.³⁰

Berbagai pengertian di atas, maka dapat mengambil kesimpulan bahwa pelanggaran adalah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan lalu lintas didefinisikan dalam Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya”.

Berpedoman pada pengertian tentang pelanggaran dan pengertian lalu lintas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas

²⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Asas-asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama, 2014, Hlm. 33.

³⁰ Bambang Poernomo, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 2008, Hlm. 41.

adalah suatu perbuatan atau tindakan yang dilakukan seseorang yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Sebagaimana Ramdlon Naning menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas jalan adalah “perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas”.³¹

Pelanggaran yang dimaksud adalah sebagaimana diatur dalam Pasal 105 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu “Setiap orang yang menggunakan jalan wajib:

- a. Berperilaku tertib; dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintangangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.”

Saat ini masih banyak sekali bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang umum terjadi di sekitar kita meliputi:

- a. Tidak memakai helm.

Sesuai dengan yang telah diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, dengan jelas telah diatur tentang kewajiban seorang pengendara untuk memakai helm dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) dan dalam undang-undang tersebut tertulis dengan jelas mengenai sanksi jika pengemudi tidak mengenai helm, maka dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp250.000 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

³¹ Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu, 2008, Hlm.32.

b. Menerobos lampu lalu lintas.

Lampu lalu lintas adalah sebuah komponen yang berperan vital dalam tatanan lalu lintas, tetapi anehnya pelanggaran terhadap lampu lintas ini justru menjadi pelanggaran lalu lintas yang paling sering dilakukan pengguna kendaraan bermotor. Biasanya para pengendara beralasan bahwa mereka sedang terburu-buru sehingga nekat menerobos lampu lalu lintas.

c. Tidak membawa surat kelengkapan kendaraan.

Sanksi tilang yang sering dilakukan oleh pihak kepolisian sering terjadi terhadap pengendara dengan alasan bahwa pengendara tersebut tidak membawa surat-surat berkendara seperti Surat Izin Mengemudi (SIM) atau Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK). Pelanggaran ini seringkali menjadi pelanggaran lalu lintas yang paling mendominasi ketika tengah dilakukan operasi gabungan lalu lintas.

d. Tidak menyalakan lampu kendaraan.

Sesuai dengan yang telah diatur dalam Pasal 107 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, bahwa pengendara kendaraan bermotor diharuskan untuk menyalakan lampu utama pada kendaraan bermotor yang mereka gunakan di jalan baik itu pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Namun Pelanggaran ini sering terjadi pada di siang hari karena rendahnya tingkat kedisiplinan pengguna jalan.

e. Melanggar rambu lalu lintas.

Pelanggaran rambu lalu lintas sering terjadi. Sudah menjadi kebiasaan untuk parkir di bawah rambu larangan parkir dan berhenti di depan rambu larangan parkir. Menurut ketentuan Undang-Undang Nomor 22, Pasal 287 (1) Tahun

2009, pelanggaran jenis akan ini diancam dengan hukuman pidana berupa penjara paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

f. Tidak memakai Spion.

Pentingnya menggunakan kaca spion saat mengemudi sering diabaikan. Kaca spion, di sisi lain, membantu pengemudi memastikan bahwa kondisi saat ini mengarah ke belokan kendaraan. Hal ini juga membantu untuk meminimalkan terjadinya kecelakaan. Berdasarkan Pasal 2 dan 285 (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengemudi akan didenda atau didenda Rp250.000 (dua ratus lima puluh ribu) jika kendaraan tidak dilengkapi kaca spion.

g. Kelebihan ukuran dan muatan (*Over Dimension* dan *Over Loading*).

Hingga saat ini banyak sekali yang kerap kali memodifikasi kendaraan secara berlebihan dengan tujuan agar dapat memuatkan barang dan/atau penumpang menjadi lebih banyak tanpa mengetahui bahwa tindakan tersebut dapat dikatakan sebagai pelanggaran lalu lintas karena kelebihan ukuran atau kapasitas (*Over Dimension Over Loading*) karena tidak sesuai dengan ketentuan dan dapat mengganggu jalannya arus lalu lintas, membicarakan tentang kelebihan muatan, ini berarti kendaraan yang memiliki muatan berlebihan pengangkutan pada kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan dan standar produksi, pelanggaran tersebut dapat terjadi karena pemilik dari kendaraan membawa beban muatan yang berlebihan pada kendaraan tersebut dan kelebihan muatan ini dapat dikategorikan sebagai tindak pelanggaran pidana karena dampak negatif yang ditimbulkan sangat merugikan banyak pihak. Biasanya, mayoritas

kendaraan yang sering mengalami kelebihan muatan adalah kendaraan bermuatan barang seperti Truk dan Pick-up.³²

Berikut beberapa faktor penyebab pelanggaran lalu lintas yang marak terjadi di Indonesia yaitu:

1. Minimnya pengetahuan mengenai peraturan, marka, dan rambu lalu lintas tidak semua pengemudi kendaraan paham dan mengetahui peraturan-peraturan lalu lintas, arti dari marka jalan, serta arti dari rambu-rambu lalu lintas. Hal ini disebabkan bahwa kurangnya kesadaran untuk mencari tahu arti dari simbol-simbol lalu lintas tersebut, ditambah kemungkinan besar pengurusan Surat Izin Mengemudi (SIM) lebih didapat secara instan daripada mengikuti seluruh prosedur yang dianggap berbelit-belit atau memakan waktu agak lama.
2. Kesadaran masyarakat dalam lalu lintas.
Masyarakat di Indonesia yang berpatokan pada undang-undang tetapi masih memiliki tingkat kesadaran yang rendah dalam menaatinya.
3. Kendaraan yang tidak layak atau melebihi ketentuan standar.
4. Anak dibawah umur yang menyikapi orang dewasa dalam melanggar lalu lintas.
Hal ini terlihat biasa tetapi dengan bersamaan anak dengan orang-orang sekitar yang berkendara, anak tersebut bukan tidak bisa disimpulkan dapat mencontoh orang dewasa yang melanggar aturan rambu lalu lintas sehingga anak yang berkendara dapat menjadi potensi banyak pelanggaran lalu lintas terutama tidak adanya Surat Izin Mengemudi atau tidak memakai helm.

³² Dinas Perhubungan Buleleng, 10 Pelanggaran Lalu Lintas yang Sering Terjadi, <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-73>, Diakses pada 02 Juni 2023 pukul 18.50 WIB.

5. Kepatuhan masyarakat hanya berpotensi kepada petugas yang berada di lapangan. Banyak ditemui pengemudi lalu lintas tidak mengindahkan peraturan yang ada dalam undang-undang karena penerapannya yang sudah tertulis hanya dianggap formalitas saja tanpa praktek sesuai kenyataan. Banyak pengemudi hanya mengandalkan rasa takut berkendara jika ada petugas atau kepolisian yang bertugas. Hanya polisi, adanya petugas yang dari Dinas Perhubungan masyarakat tidak takut karena mereka dianggap tak layak untuk menilang

6. Anggapan bahwa memang aturan itu dibuat untuk dilanggar.

Mungkin bukan orang hukum saja yang tahu dan mengerti apa yang diartikan dengan “Aturan dibuat Untuk Dilanggar”. Sungguh ironis masyarakat kita masih sedikit paham untuk apa hukum atau aturan dibuat.

7. Damai adalah kebiasaan dalam penerapan tilang.

Inilah yang paling banyak dijumpai. Ketika begitu banyaknya pengemudi yang ditahan dan ditilang, masyarakat yang melanggar akan mengajukan damai kepada polisi di jalan, bahkan jika tidak damai di jalan bisa juga damai sebelum pengadilan demi mendapatkan surat-surat yang ditahan oleh pihak kepolisian³³

Selain itu banyaknya pelanggaran yang terjadi memiliki dampak yang cukup negatif terhadap pelanggaran lalu lintas di jalan raya diantaranya adalah:

1. Tingginya angka kecelakaan di persimpangan atau perempatan maupun di jalan raya.

³³ Rudolf Silaban Indah dan Malau Pase, Tinjauan Yuridis Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Lintas Menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Jurnal Rectum, No.1. Vol.3. Tahun 2021 Hlm. 117, Universitas Darma Agung.

2. Keselamatan pengendara yang menggunakan jalan menjadi terancam bahkan pejalan kaki yang menyeberang jalan maupun berjalan di trotoar,
3. Kemacetan lalu lintas yang semakin parah dikarenakan para pengendara tidak mematuhi peraturan maupun rambu-rambu lalu lintas,
4. Kebiasaan para pengendara yang melanggar lalu lintas sehingga budaya melanggar peraturan lalu lintas.³⁴

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berstatus sebagai undang-undang yang berada di luar kodifikasi KUHP, juga mengatur mengenai langkah-langkah beracara dalam menangani pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang mengarah tentang penyidikan. Selain itu, telah ditentukan juga bahwa penyidikan tindak pidana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh penyidik dari Kepolisian Lalu Lintas dan Dinas Perhubungan.³⁵ Berikut langkah-langkah beracara dalam menangani pelanggaran lalu lintas berdasarkan Undang-Undang No. 81 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana Pasal 207 yaitu:

- (1) a. Penyidik memberitahukan secara tertulis kepada terdakwa tentang hari, tanggal, jam dan tempat ia harus menghadap sidang pengadilan dan hal tersebut dicatat dengan baik oleh penyidik, selanjutnya catatan bersama berkas dikirim ke pengadilan.
- b. Perkara dengan acara pemeriksaan tindak pidana ringan yang diterima harus segera disidangkan pada hari sidang itu juga.

³⁴ Dwi Wahyono, Rizki Adi dan Lathifah Hanim, Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, *Jurnal Penelitian Hukum*, No.1. Vol.1. Tahun 2022, Hlm. 75 Universitas Islam Sultan Agung.

³⁵ Ruslan Renggong, *Hukum Pidana Khusus Memahami Delik – Delik di Luar KUHP*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2016, Hlm. 220-221.

(2) a. Hakim yang bersangkutan memerintahkan panitera mencatat dalam buku register semua perkara yang diterimanya.

b. Dalam buku register dimuat nama lengkap, tempat lahir, umur atau tanggal lahir, jenis kelamin, kebangsaan, tempat tinggal, agama dan pekerjaan terdakwa serta apa yang didakwakan kepadanya.

B. Pengertian Tindak Pidana *Over Dimension Over Loading*

Transportasi berasal dari kata *transportation*, dalam bahasa Inggris yang memiliki arti angkutan atau pengangkutan adalah alat bantu perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ketempat tujuan dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin.³⁶ Transportasi mendukung pelaksanaan pembangunan dalam bentuk penyebaran permintaan pembangunan, kapasitas pembangunan dan distribusi hasil pembangunan di berbagai tempat di berbagai pelosok tanah air. Transportasi sendiri dibagi 3 yaitu, transportasi darat, laut, dan udara.

Didalam transportasi terdapat lima unsur pokok yaitu;

- 1) Manusia, yang membutuhkan
- 2) Barang, yang dibutuhkan
- 3) Kendaraan, sebagai alat angkutan
- 4) Jalan, sebagai prasarana angkutan, dan
- 5) Organisasi, yaitu pengelola angkutan.³⁷

Angkutan dapat diklasifikasikan menurut macam/jenis (*types of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dan dari sudut teknis serta alat angkutnya.

³⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Citra Aditya Bhakti, 1998, Hlm. 7.

³⁷ Dony Purnomo, Unsur-Unsur Dasar Transportasi, <http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>, diakses pada 03 Juni 2023 pukul 16.33 WIB.

1) Dari segi barang yang diangkut:

- a. Angkutan umum (*passenger*)
- b. Angkutan barang (*goods*)
- c. Angkutan pos (*mail*)

2) Dari sudut geografis:

- a. Angkutan antar benua/kontinental
- b. Angkutan antar pulau
- c. Angkutan antar kota
- d. Angkutan antar daerah
- e. Angkutan di dalam kota³⁸

Salah satu isu yang sering menjadi perbincangan hangat saat ini adalah adanya kendaraan angkutan barang yang melanggar peraturan mengenai dimensi dan muatan kendaraan atau kendaraan kelebihan muatan adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (modifikasi) dan kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan, yang sering dikenal dengan istilah *Over Dimension Over Loading*(ODOL)³⁹

Over Dimension dan *Over Loading* merupakan kondisi dimana muatan kendaraan melebihi batas yang diperbolehkan, yang dilakukan oleh pengusaha untuk mengurangi biaya pengiriman barang dengan memuat lebih banyak muatan dalam suatu perjalanan. Pengemudi kendaraan yang kelebihan muatan biasanya mengalami peningkatan kecepatan saat jalan menurun, penurunan kecepatan saat jalan menanjak dan membutuhkan jarak pengereman yang lebih panjang, sehingga cenderung kontrol dalam menyetir berkurang yang bisa menyebabkan kendaraan

³⁸ Hery Gunawan, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Jakarta, Raja Grafindo, 2014, Hlm.1.

³⁹ Dinas Perhubungan, Overdimensi dan Overload, <https://dishub.garutkab.go.id/news/post/overdimensi-dan-overload-odol>, diakses pada 03 Juni 2023 pukul 17.11 WIB.

mudah terbalik dan pengendalian berkendara cenderung berkurang. Hal ini jelas menimbulkan dampak negatif di jalan raya, antara lain:

- 1) Insfrastruktur jalan cepat rusak.
- 2) Laju kendaraan lain menjadi lambat, karena kendaraan lain, harus menyesuaikan kecepatan kendaraanya dengan kendaraan *over dimension* dan *over loading* (ODOL) yang lambat.
- 3) Waktu tempuh perjalanan menjadi lama, boros bahan bakar minyak dan polusi udara semakin parah.
- 4) Menyebabkan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh *underspeed*, pecahan, maupun rem blong.⁴⁰

Terdapat beberapa faktor yang terjadi akibat kendaran bermuatan lebih yang menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan antara lain:

1. Faktor yang mempengaruhi kerusakan jalan pada bentuk lahan perbukitan kapur adalah faktor kondisi tonase/kendaraan pengguna jalan yang melebihi batas kelas jalan.
2. Faktor yang mempengaruhi kerusakan jalan pada bentuk lahan adalah faktor kondisi dasar tanah, faktor kelebihan tonase, faktor kerawanan/resiko terhadap banjir dan kondisi drainase air permukaan.
3. Faktor kerusakan jalan pada bentuk lahan dataran rendah adalah faktor tanah

⁴⁰ Dampak Negatif Kendaraan Bermotor Over Dimensi Over Load (ODOL) <https://dishub.indramayukab.go.id/2022/09/14/edukasi-dampak-negatif-kendaraan-bermotor-over-dimensi-over-load-odol-kepada-pemilik-kendaraan-di-kabupaten-indramayu/>, diakses 03 Juni 2023, pukul 17.35 WIB.

dasar, faktor tonase/muatan melebihi kelas jalan.⁴¹

Tidak hanya itu permasalahan ODOL atau pelanggaran Muatan angkutan barang berlebih dan dimensi kendaraan selain memberi dampak buruk terhadap kerusakan infrastruktur jalan, keamanan dan keselamatan lalu lintas juga berdampak pada ekonomi masyarakat khususnya terhadap harga barang kebutuhan pokok. Disisi lain terkait pengaruh peningkatan biaya transportasi terhadap kenaikan harga kebutuhan barang pokok dan barang penting yang berdampak inflasi.⁴²

Sebagian besar kendaraan yang sering mengalami kelebihan muatan adalah kendaraan yang memuat barang, seperti truk. Penyebab utama seringnya dimensi truk yang terlalu besar adalah banyaknya muatan yang diangkut truk tersebut, yang melebihi kapasitas dan ukuran yang dianjurkan. Padahal, dalam kasus truk berukuran besar, pelanggaran tidak hanya kesalahan pengemudi, tetapi pemilik kendaraan juga berperan penting dan juga dapat dimintai pertanggungjawaban atas pelanggaran yang dilakukan. Biasanya kendaraan seperti truk dimiliki oleh suatu instansi atau perusahaan yang bergerak di bidang industri, bisnis, dll yang sangat membutuhkan truk dalam transportasi.⁴³ Merujuk pada penjelasan diatas terdapat klasifikasi jumlah berat yang di izinkan truk dan muatan sumbu terberat.⁴⁴

⁴¹ Nuriska Melisyanah dan Sri Murtini, Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kerusakan Jalan Berdasarkan Bentuk Lahan Di Kabupaten Lamongan, *Jurnal Unesa*, No. 2. Vol. 1. Tahun 2012, Hlm.6.

⁴² Lambang Antono, Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang, *Jurnal Ilmiah Multi Disiplin*, No.11. Vol. 1. Tahun 2022. Hlm. 6. Humantech.

⁴³ Muchtarudin Siregar, *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management Pengangkutan*, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI,1981, Hlm. 45.

⁴⁴ Widodo Groho, Klasifikasi Jumlah Berat Yang Di Izinkan Truk Dan Muatan Sumbu Terberat, <https://www.widodopgroho.com/2016/06/jumlah-berat-yang-di-izinkan-truck-dan.html>, diakses pada 26 Juni 2023, pukul 21.59 WIB.

Gambar 2. Klasifikasi Jumlah Berat yang di Izinkan Truk dan Muatan Sumbu Terberat

Jumlah sumbu	Jenis	JBI Kelas II	JBI Kelas III	Gambar
2	Truk Engkel	12 ton	12 ton	
2	Truk Besar	16 ton	14 ton	
3	Truk Tronton	22 ton	20 ton	
3	Truk Gandeng	36 ton	30 ton	
4	Truk 4 sumbu	30 ton	26 ton	
4	Truk tempel	34 ton	28 ton	
5	Truk tempel	40 ton	32 ton	
6	Truk tempel	43 ton	40 ton	

Sumber: Widodo Groho Go Blog

Dan terdapat juga klasifikasi kelas jalan berdasarkan status dan kelas nya tersendiri yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:

a. Jalan Kelas I

Jalan Kelas I adalah jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 ton.

b. Jalan Kelas II

Jalan Kelas II adalah jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 ton.

c. Jalan Kelas III

Jalan Kelas III adalah jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 meter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 ton. Dalam keadaan tertentu daya dukung Jalan Kelas III dapat ditetapkan muatan sumbu terberat kurang dari 8 ton.

d. Jalan Kelas Khusus

Jalan Kelas Khusus adalah jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 ton.⁴⁵

Banyaknya dampak negatif dari Kendaraan *Over Dimension* dan *Over Loading* (ODOL), maka pemerintah melalui Kementerian Perhubungan bekerja sama dengan Kepolisian selaku Penyidik Masyarakat (selanjutnya disebut PPNS) akan menerapkan kebijakan Indonesia untuk melarang kendaraan dengan muatan berlebih dan kelebihan muatan pada tahun 2023.

Dalam mengatasi dampak negatif dari kendaraan ODOL pemerintah membuat aturan mengenai tata cara pengangkutan barang yang diatur di dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Keputusan Menteri No. 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, dimana di dalam Pasal 7 sampai pasal

⁴⁵ Klasifikasi Jalan Berdasarkan Status dan Kelas Jalan, <https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/49/klasifikasi-jalan-berdasarkan-status-dan-kelas-jalan>, diakses pada 13 Juli 2023 pukul 22.17 WIB.

10 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 1993 diatur mengenai tata cara Pengangkutan Barang Umum, yakni antara lain:

1. Menaikkan dan/atau menurunkan barang umum harus:
 - a. Dilakukan pada tempat-tempat yang tidak mengganggu keamanan, kelancaran dan ketertiban lalu lintas
 - b. Pemuatan barang umum dalam ruangan kendaraan pengangkutnya harus ditutup dengan bahan yang tidak mudah rusak dan diikat dengan kuat.
2. Barang umum yang menonjol melampaui bagian terluar belakang barang tidak boleh melebihi 2.000 milimeter. Bagian yang menonjol lebih dari 1.000 milimeter, harus diberi tanda yang dapat memantulkan cahaya yang ditempatkan pada ujung muatan. Apabila barang umum yang menonjol menghalangi lampu-lampu atau pemantul cahaya, maka pada ujung muatan tersebut ditambah, lampu-lampu dan pemantul cahaya.
3. Pemuatan barang umum dalam ruang muatan mobil barang harus disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu kendaraan.

Penerapan kebijakan ini mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Pasal 277 dan Pasal 307 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, yaitu:

- a. Pasal 277 berbunyi: “Setiap orang yang memasukkan Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan didalam 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 Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”.

- b. Pasal 307 berbunyi: “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)”.

Penerapan kebijakan tersebut berguna untuk pemberian sanksi yang bertujuan untuk mengawasi praktik modifikasi dan kelebihan muatan kendaraan yang semakin banyak dilakukan para pelaku pelanggaran yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Pelanggaran ODOL termasuk dalam pelanggaran rambu dan marka lalu lintas. Bentuk sanksi dikelompokkan menjadi dua: sanksi administratif yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan sanksi penilangan (tindakan) dilakukan oleh polisi sebagai pengawas dilapangan.⁴⁶

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pembinaan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait (*stakeholders*) sebagai berikut:

- a) Urusan pemerintahan di bidang prasarana jalan oleh kementerian yang

⁴⁶ Sinta Putri Febriani dan Mimin Mintarsinih, Kebijakan Hukum Dalam Kebijakan *Zero Overdimension* dan *Overloading* Terhadap Pengangkutan Barang, *Jurnal Risalah Hukum*, No. 27. Vol. 1. Tahun 2023. Hlm. 8. Universitas Islam Jakarta.

bertanggung jawab di bidang jalan.

b) Urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang industri.

d) Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh kementerian yang bertanggung jawab di bidang teknologi.

e) Urusan pemerintahan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, manajemen operasional dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.⁴⁷

Tetapi aturan undang-undang saat ini hanya mengizinkan kepolisian untuk mengenakan denda atau sanksi, sehingga Dinas Perhubungan tidak dapat mengenakan sanksi dalam melakukan penindakan. Dalam upaya mengatasi pelanggaran truk pengangkut barang yang kelebihan muatan, Kementerian Perhubungan yang selanjutnya disingkat Kemenhub berperan sangat penting melalui pelaksanaan kebijakan dalam sistem penegakan hukum lalu lintas di jalan raya. Selain tujuannya menjaga ketertiban, negara hukum harus menjamin kepastian dan keadilan hukum.⁴⁸

⁴⁷ Fendri Gunawan, Ardiansah, Bagio Kadaryanto, enegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kendaraan Angkutan Barang Di kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, *Jurnal Of Islamic Law*, No. 2, Vol. 4, Tahun 2020, Hlm. 220, Universitas Lancang Kuning, Riau.

⁴⁸ Nicholas Rachmanata dan Amad Sudiro, Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang Yang *Over Dimension & Over Load* (ODOL) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22

Sanksi administratif dalam permenhub dibagi menjadi tiga golongan, yaitu golongan ringan, sedang, berat. Pelanggaran ODOL tergolong pada golongan berat seperti yang disebutkan dalam Pasal 80 ayat 4 huruf (a) “mengangkut muatan dengan kendaraan mobil barang yang melebihi dimensi dan daya angkut kendaraan”. Sanksi administratif pelanggaran golongan berat diatur dalam pasal 84 ayat (1) dan (2) juncto pasal 81 ayat (1).⁴⁹

C. Upaya Penanggulangan Tindak Pidana

Penanggulangan adalah usaha yang dilakukan oleh individu seseorang ataupun lembaga dengan tujuannya memberikan keamanan dan kesejahteraan kehidupan bermasyarakat yang sesuai dengan hak asasi manusia. Tindak pidana atau kejahatan merupakan pelanggaran norma hukum yang selalu dihadapi oleh setiap masyarakat. Munculnya kejahatan tentu sangat meresahkan, kejahatan juga mengganggu ketentraman dan kenyamanan dalam masyarakat.⁵⁰

Upaya atau kebijakan untuk melakukan pencegahan dan penanggulangan kejahatan termasuk bidang “kebijakan kriminal” (*criminal policy*). Kebijakan kriminal ini pun tidak terlepas dari kebijakan yang lebih luas, yaitu kebijakan sosial (*social policy*) yang terdiri dari upaya/kebijakan untuk kesejahteraan sosial (*social welfare policy*) dan kebijakan untuk perlindungan masyarakat (*social defence policy*). Dengan demikian sekiranya kebijakan penanggulangan kejahatan (*politic criminal*) dilakukan dengan menggunakan sarana penal (hukuman) maka kebijakan hukum

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Jurnal Hukum Adigama*, No. 2, Vol. 5, Tahun 2022, Hlm. 330, Universitas Tarumanegara.

⁴⁹ *Ibid*

⁵⁰ Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana Dalam Penanggulangan Kejahatan*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2014, Hlm. 49

pidana (*penal policy*) khususnya dalam kebijakan yudikatif/aplikatif (penegakan hukum pidana *in concerto*) harus memperhatikan dan mengarah pada tercapainya tujuan dan kebijakan sosial itu, berupa *social welfare* dan *social defence*.⁵¹

Definisi upaya penanggulangan tindak pidana secara praktis, dapat didefinisikan sebagai usaha yang rasional dari masyarakat untuk menanggulangi kejahatan. Usaha ini meliputi pembentukan undang-undang dan aktifitas aparat penegak hukum yang sesuai dengan tugas dan fungsinya masing-masing. Pada akhirnya penanggulangan tindak pidana tidak dapat bekerja sendiri, karena berhubungan dengan penegakan hukum baik hukum pidana, hukum perdata maupun hukum administrasi. Ruang lingkup kebijakan hukum pidana sebenarnya lebih luas daripada pembaharuan hukum pidana. Hal ini disebabkan karena upaya penanggulangan pidana melalui tahap-tahap konkretisasi/operasionalisasi/fungsionalisasi hukum pidana yang terdiri dari:

- a. Kebijakan formulasi/legislatif, yaitu tahap penegakan hukum *in abstracto* atau tahap perumusan/penyusunan hukum pidana. Dalam tahap ini merupakan tahap yang paling strategis dari upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan melalui kebijakan hukum pidana, karena pada tahap ini kekuasaan formulatif/legislatif berwenang dalam hal menetapkan atau merumuskan perbuatan apa yang dapat dipidana yang berorientasi pada permasalahan pokok dalam hukum pidana meliputi perbuatan yang bersifat melawan hukum, kesalahan/pertanggungjawaban pidana dan sanksi apa yang dapat dikenakan oleh pembuat undang-undang. Sehingga apabila ada kesalahan/kelemahan

⁵¹ Moh Hatta, *Kebijakan Politik Kriminal Penegakan Hukum Dalam Rangka Penanggulangan Kejahatan*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, Hlm. 37.

dalam kebijakan legislatif maka akan menjadi penghambat upaya pencegahan dan penanggulangan kejahatan pada tahap aplikasi dan eksekusi.

- b. Kebijakan aplikatif/yudikatif, yaitu tahap penerapan hukum pidana. Tahap aplikatif merupakan kekuasaan dalam hal menerapkan hukum pidana oleh aparat penegak hukum atau pengadilan.
- c. Kebijakan administratif/eksekutif, yaitu tahap pelaksanaan hukum pidana. Tahap ini merupakan tahapan dalam melaksanakan hukum pidana oleh aparat pelaksana/eksekusi pidana.⁵²

Usaha yang rasional untuk mengendalikan atau menanggulangi kejahatan (*politic criminal*) tentu tidak hanya menggunakan sarana *penal* (hukum pidana), tetapi dapat juga menggunakan sarana-sarana *non-penal*.⁵³ Usaha dan kebijakan untuk membuat suatu peraturan hukum pidana yang baik pada hakikatnya tidak dapat dilepaskan dari tujuan penanggulangan kejahatan. Dalam artian kebijakan atau politik hukum pidana juga merupakan bagian dari politik kriminal. Dilihat dari politik kriminal, maka politik hukum pidana identik dengan pengertian “kebijakan penanggulangan kejahatan dengan hukum pidana”. Politik atau kebijakan hukum pidana sering dikatakan sebagai bagian dari penegakan hukum (*law enforcement policy*).

Kebijakan sosial (*social policy*) dapat diartikan sebagai segala usaha yang rasional demi mencapai kesejahteraan masyarakat dan sekaligus mencakup perlindungan bagi masyarakat. Pengertian *social policy* mencakup juga (*social welfare policy*)

⁵² Barda Nawawi Arief, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta, Kencana Media Group, 2007, Hlm. 78 – 79.

⁵³ Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Bandung, Alumni, 2010, Hlm 158.

dan kebijakan perlindungan masyarakat (*social defence policy*), sehingga dalam rangka melindungi masyarakat dan menanggulangi kejahatan diperlukan suatu kebijakan rasional yang kemudian dikenal dengan istilah kebijakan kriminal (*criminal policy*). Salah satu upaya untuk mengatasi masalah sosial dengan menggunakan sarana hukum termasuk hukum pidana merupakan bidang kajian penegakan hukum. Disamping itu, karena tujuannya adalah untuk mencapai kesejahteraan masyarakat pada umumnya, maka kebijakan penegakan hukum itupun termasuk dalam bidang kebijakan sosial.⁵⁴

Melihat penjelasan diatas dapat ditegaskan, bahwa pembaharuan hukum pidana (*penal reform*) merupakan bagian dari kebijakan/politik hukum pidana (*penal policy*). Dengan upaya pemberantasan kejahatan melalui peradilan pidana dilakukan melalui perumusan norma hukum pidana yang memasukkan unsur material, struktural, dan kultural masyarakat dimana sistem hukum itu diterapkan, sistem hukum pidana yang subsistem pendukungnya, yaitu Kepolisian, kantor Kejaksaan Agung, Komisi Pemberantasan Korupsi, Pengadilan, Lembaga Pemasyarakatan, dan Pengacara.

Secara garis besar upaya penanggulangan kejahatan dapat dibagi dua, yaitu lewat jalur *penal* (hukum pidana) seperti apa yang telah penulis terangkan di atas dan lewat jalur *non penal* (bukan/di luar hukum pidana). Menurut G.P. Hoefnagles, upaya penanggulangan kejahatan dapat ditempuh dengan:

- a. Penerapan hukum pidana (*criminal law application*).

⁵⁴ John Kenedi, Kebijakan Kriminal (*criminal policy*) Dalam Negara Hukum Indonesia: Upaya Mensejahterakan Masyarakat (*social welfare*), *Jurnal Pemerintah dan Politik Islam*, No.1. Vol.2. Universitas IAIN Bengkulu, 2017. Hlm.4.

- b. Pencegahan tanpa pidana (*prevention without punishment*).
- c. Memengaruhi pandangan masyarakat mengenai kejahatan dan pidanaan lewat mass media (*influencing views of society on crime and punishment/mass media*).⁵⁵

Secara kasar dapat dibedakan, bahwa upaya penanggulangan kejahatan lewat jalur *penal* lebih menitikberatkan pada sifat *represif* (pemberantasan/penumpasan) sesudah kejahatan terjadi untuk menentukan perbuatan dan sanksi apa yang dikenakan kepada si pelanggar, sedangkan jalur *non-penal* lebih menitik beratkan pada sifat preventif (pencegahan/penangkalan/pengendalian) sebelum kejahatan terjadi maka sasaran utamanya adalah menangani faktor-faktor kondusif penyebab terjadinya kejahatan. Dikatakan sebagai perbedaan secara kasar, karena tindakan represif pada hakekatnya juga dapat dilihat sebagai tindakan preventif dalam arti luas.⁵⁶

Melalui sarana non penal Barda Nawawi Arief mengatakan bahwa perlu digali, dikembangkan dan dimanfaatkan seluruh potensi dukungan dan partisipasi masyarakat dalam upaya untuk mengaktifkan dan mengembangkan “*extra legal system*” atau “*informal and traditional system*” yang ada dalam masyarakat.⁵⁷

Dalam negara hukum (*rechtsstaat*), kebijakan kriminal (*criminal policy*) pada hakekatnya merupakan bagian integral dari upaya perlindungan masyarakat (*social defence*) dan sebagai upaya untuk mencapai kesejahteraan masyarakat (*social*

⁵⁵ G. P. Hoefnsgles dalam bukunya Barda Nawawi Arief *Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan penyusunan Konsep KUHP Baru*, Semarang, Kencana Prenadamedia Group, 2008, Hlm. 45.

⁵⁶ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung, Alumni, 1981, Hlm. 118.

⁵⁷ Barda Nawawi Arief, *Bunga Rapai Kebijakan Hukum Pidana*, Penerbit: Citra Aditya Bakti, Bandung, 2002, Hlm. 57.

welfare), oleh karena itu dapat dikatakan bahwa tujuan akhir atau tujuan utama dari politik kriminal atau kebijakan kriminal adalah perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian dapatlah dikatakan, bahwa politik kriminal pada hakekatnya juga merupakan bagian integral dari politik sosial.⁵⁸

D. Faktor – Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum

Secara konseptual maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengjawantahkan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.⁵⁹

Kaidah-kaidah tersebut kemudian menjadi pedoman atau patokan atau sikap tindak yang dianggap pantas atau seharusnya. Perilaku atau sikap tindak bertujuan untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian. Demikian konkretisasi dari pada penegak hukum secara konsepsional.⁶⁰ Penegakan hukum sebagai suatu proses pada hakikatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum, akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi.⁶¹ Atas dasar uraian tersebut dapatlah dikatakan,

⁵⁸ John Kenedi, Kebijakan Kriminal (*criminal policy*) Dalam Negara Hukum Indonesia: Upaya Mensejahterakan Masyarakat (*social welfare*), *Jurnal Pemerintah dan Politik Islam*, No.1. Vol.2. Universitas IAIN Bengkulu, 2017. Hlm.11.

⁵⁹ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, Cetakan. 16 Rajawali Press, 2019, Hlm. 5.

⁶⁰ *Ibid.*, Hlm. 6.

⁶¹ *Ibid.*, Hlm. 7

bahwa gangguan terhadap penegakan hukum mungkin terjadi, apabila ada ketidakserasian antara “tritunggal” nilai kaidah dan pola perilaku.

Gangguan tersebut terjadi apabila terjadi ketidak serasian antara nilai-nilai yang berpasangan, yang menjelma didalam kaidah-kaidah yang bersimpang siur dan pola perilaku tidak terarah yang mengganggu kedamaian pergaulan hidup.⁶² Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan didalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang mantap dan mengejewantah dalam sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Penegakan hukum secara konkret adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi.

Oleh karena itu, memberikan keadilan dalam suatu perkara berarti memutuskan hukum *in concreto* mempertahankan dan menjamin di taatinya hukum materiil dengan menggunakan cara prosedural yang ditetapkan oleh hukum formal.⁶³ Dapat dikatakan bahwa pengakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan undang-undang, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian.⁶⁴

Berdasarkan penjelasan–penjelasan diatas dapatlah ditarik suatu kesimpulan sementara, bahwa masalah hukum sebenarnya ada pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga isi atau dampak negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut.

⁶² *Ibid.*

⁶³ Shant Dellyana, *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta, Liberty, 1988 Hlm. 32.

⁶⁴ Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, Cetakan. 16 Rajawali Press, 2019, Hlm. 7.

faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut:⁶⁵

1. Faktor Hukum (undang-undang)

Yang dalam penelitian ini diartikan dalam arti material adalah peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah.⁶⁶

Undang-undang dalam arti material mencakup:

- 1) Peraturan pusat yang berlaku untuk semua warga negara atau semua golongan tertentu saja maupun berlaku umum disebagian wilayah negara.
- 2) Peraturan setempat yang hanya berlaku untuk umum di suatu tempat atau daerah tertentu saja.⁶⁷

Mengenai berlakunya undang-undang, terdapat beberapa asas yang tujuannya agar undang-undang tersebut berdampak positif.⁶⁸ Asas–asas tersebut antara lain:

- 1) Undang-undang tidak berlaku surut. Artinya undang-undang hanya boleh diterapkan terhadap peristiwa yang tersebut di dalam undang-undang serta terjadi setelah undang-undang dinyatakan berlaku.
- 2) Undang-undang di buat oleh Penguasa yang tinggi dan mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.
- 3) Undang-undang yang bersifat khusus menyampingkan undang-undang yang bersifat umum apabila pembuatnya sama.
- 4) Undang-undang yang berlaku belakangan, membatalkan undang-undang yang berlaku terdahulu.

⁶⁵ *Ibid.*, Hlm. 8.

⁶⁶ *Ibid.*, Hlm.11.

⁶⁷ *Ibid.*

⁶⁸ *Ibid.*, Hlm.11.

- 5) Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.
- 6) Undang-undang merupakan sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan material bagi masyarakat maupun pribadi melalui pelestarian maupun pembaharuan (inovasi).⁶⁹

Suatu masalah lain yang dijumpai didalam undang-undang adalah adanya berbagai undang-undang yang belum mempunyai peraturan pelaksanaan padahal didalam undang-undang tersebut diperintahkan demikian.⁷⁰ Tidak adanya peraturan pelaksanaan akan mengganggu keserasian antara ketertiban dengan ketentraman.⁷¹

2. Faktor Penegak Hukum

Secara sosiologis maka setiap penegak hukum tersebut mempunyai kedudukan (*status*) dan peranan (*role*).⁷² Kedudukan (sosial) merupakan posisi tertentu didalam struktur kemasyarakatan yang mungkin tinggi sedang atau rendah. Kedudukan tersebut sebenarnya merupakan sebuah wadah yang isinya adalah hak dan kewajiban tertentu.⁷³

Suatu peranan dapat dijabarkan kedalam unsur-unsur sebagai berikut:

- 1) Peranan yang ideal (*ideal role*)
- 2) Peranan yang seharusnya (*expected role*)
- 3) Peranan yang dianggap oleh diri sendiri (*perceived role*)
- 4) Peranan yang sebenarnya dilakukan (*actual role*).⁷⁴

Seorang penegak hukum sebagaimana halnya dengan warga masyarakat lainnya mempunyai kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil

⁶⁹ *Ibid.*, Hlm.13.

⁷⁰ *Ibid.*, Hlm.14.

⁷¹ *Ibid.*, Hlm.16.

⁷² *Ibid.*, Hlm.19.

⁷³ *Ibid.*, Hlm.20.

⁷⁴ *Ibid.*

bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik (*status conflict* dan *conflict of roles*). Kalau didalam kenyataannya terjadi suatu kesenjangan antara peran yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual maka akan terjadi suatu kesenjangan peranan (*role-distance*).⁷⁵ Pembahasan mengenai penegak hukum sebenarnya lebih banyak tertuju pada diskresi.⁷⁶

Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu, sesuai dengan aspirasi masyarakat. Oleh karena itu golongan panutan ini harus dapat memilih waktu dan lingkungan yang tepat didalam memperkenalkan norma-norma atau kaidah-kaidah hukum yang baru, serta memberikan keteladanan yang baik.⁷⁷ Halangan-halangan yang mungkin dijumpai pada penerapan peranan yang seharusnya dari golongan panutan atau penegak hukum, mungkin berasal dari dirinya sendiri atau dari lingkungan.⁷⁸

3. Faktor Sarana atau Fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil. Organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya.⁷⁹

Kepastian dan kecepatan penanganan perkara senantiasa tergantung pada masukan sumber daya yang diberikan di dalam program-program pencegahan dan

⁷⁵ *Ibid.*, Hlm. 21..

⁷⁶ *Ibid.*

⁷⁷ *Ibid.*, Hlm. 34.

⁷⁸ *Ibid.*

⁷⁹ *Ibid.*, Hlm. 37.

pemberantasan kejahatan seiring dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Dengan demikian sarana-fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut tidak mungkin penegak hukum menyasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual.⁸⁰

4. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian masyarakat.⁸¹ Oleh karena itu dari sudut pandang tertentu masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum. Dari sudut sistem sosial dan budaya, Indonesia merupakan suatu masyarakat majemuk (*plural society*) terdapat banyak golongan etnik dan kebudayaan-kebudayaan khusus.⁸²

Masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum. Penegakan hukum bukanlah merupakan suatu kegiatan yang berdiri sendiri melainkan mempunyai hubungan timbal balik yang erat dengan masyarakat. Untuk mencapai kedamaian harus ada kepatuhan dari masyarakat dan kepatuhan tersebut ditentukan oleh kesadaran hukum. Kesadaran hukum merupakan nilai-nilai yang terdapat didalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan akan ada. Dalam melaksanakan penegakan hukum selain faktor kesadaran hukum masyarakat perlu memperhatikan nilai-nilai budaya masyarakat.

⁸⁰ *Ibid.*, Hlm. 44.

⁸¹ *Ibid.*, Hlm. 45.

⁸² *Ibid.*, Hlm. 50.

Satjipto Rahardjo memberikan ulasan “*apa yang dilakukan oleh seseorang merupakan reaksi terhadap perbuatan yang dilakukan oleh orang lain*”⁸³ Hal ini berkaitan dengan penegak hukum melakukan peranan aktual yang tidak dikehendaki oleh masyarakat misalnya penerapan kekerasan. Akan tetapi perlu diteliti apakah kekerasan tersebut memang berasal dari penegak hukum itu sendiri atau suatu akibat dari lingkungan.

Penerapan kekerasan harus dapat dicegah karena dapat memberikan gambaran yang keliru mengenai hukum yang identik dengan petugas hukum atau penegak hukum. Disinilah letak masalah faktor masyarakat didalam kaitannya dengan penegakan hukum. Anggapan masyarakat bahwa hukum identik dengan penegak hukum (atau sebaliknya) mengakibatkan harapan-harapan yang tertuju pada peran aktual penegak hukum menjadi terlampau banyak.⁸⁴

5. Faktor Kebudayaan

Faktor kebudayaan sebenarnya satu dengan masyarakat tetapi dalam pembahasan diketengahkan masalah sistem nilai-nilai yang menjadi inti dari kebudayaan spiritual atau non materil.⁸⁵ Kebudayaan (sistem) hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsep-konsep abstrak mengenai apa yang seharusnya dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai-nilai tersebut merupakan pasangan nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.⁸⁶

⁸³ *Ibid.*, Hlm. 53.

⁸⁴ *Ibid.*, Hlm. 54.

⁸⁵ *Ibid.*, Hlm. 59.

⁸⁶ *Ibid.*, Hlm. 60.

Pasangan nilai yang berperan dalam hukum adalah sebagai berikut:

1. Nilai ketertiban dan nilai ketentraman.
2. Nilai jasmaniah(kebendaan) dan
3. Nilai rohaniah (nilai keakhlakan) dan nilai kelanggengan dan nilai kebaruan.⁸⁷

Secara psikologis keadaan tentram ada bila seorang tidak merasa khawatir, tidak merasa diancam dari luar dan tidak terjadi konflik batiniah.⁸⁸ Pasangan nilai-nilai tersebut yaitu ketertiban dan ketentraman sebenarnya sejajar dengan nilai kepentingan umum dan kepentingan pribadi. Pasangan nilai ketertiban dan ketentraman merupakan pasangan nilai yang bersifat universal mungkin keserasiannya berbeda menurut keadaan kebudayaan dimana masing-masing nilai diterapkan.⁸⁹

Pasangan nilai kebendaan dan nilai keakhlakan juga merupakan nilai yang bersifat universal. Akan tetapi dalam kenyataan pada masing-masing masyarakat timbul perbedaan karena berbagai pengaruh. Selanjutnya pasangan nilai konservatisme dan nilai inovatisme yang senantiasa berperan dalam perkembangan hukum, oleh karena itu disatu pihak ada yang menyatakan bahwa hukum hanya mengikuti perubahan yang terjadi dan bertujuan mempertahankan status *a quo*. Dilain pihak ada anggapan yang kuat bahwa hukum juga berfungsi sebagai sarana mengadakan perubahan dan menciptakan hal-hal baru.⁹⁰

⁸⁷ *Ibid.*

⁸⁸ *Ibid.*, Hlm. 61.

⁸⁹ *Ibid.*, Hlm. 62.

⁹⁰ *Ibid.*, Hlm. 66-67.

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Masalah

Jenis penelitian yang digunakan oleh penulis yaitu menggunakan pendekatan yuridis normatif dan pendekatan yuridis empiris.

1. Pendekatan yuridis normatif (*library research*) menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji sebagaimana dikutip oleh Jonaedi Efendi dan Jhonny Ibrahim adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan kepustakaan.⁹¹
2. Pendekatan yuridis empiris adalah penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat.⁹²

B. Sumber dan Jenis Data

Sumber dan jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data primer

Data primer yaitu data yang didapat langsung dari sumber pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas dengan melakukan wawancara terstruktur

⁹¹ Jonaedi Efendi, Jhonny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Depok: Prenadamedia Group, 2016, Hlm. 129

⁹² Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya, 2004, Hlm. 134.

baik dengan para pihak yang berperkara maupun dengan informan yang menangani perkara *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) pada wilayah Kota Metro.

2. Data sekunder

Data yang langsung dikumpulkan oleh peneliti sebagai penunjang dari sumber pertama. Dapat juga dikatakan data yang tersusun dalam bentuk dokumen-dokumen. Dalam penelitian ini, yang menjadi sumber data sekunder adalah artikel, jurnal dan literatur yang terkait. Data sekunder terdiri dari 3 (tiga) bahan hukum, yaitu:

1) Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat sifatnya. Untuk penulisan skripsi ini, bahan hukum primer yang digunakan adalah:

- a. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1946 Jo Undang-Undang Nomor 73 Tahun 1958 tentang Pemberlakuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.
- b. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana.
- c. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia.
- d. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

2) Bahan Hukum Sekunder

- a. Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.
- b. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2016 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.

2. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang merupakan pelengkap yang sifatnya memberikan petunjuk atau penjelasan tambahan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Bahan hukum tersier yang terdapat dalam penelitian misalnya kamus hukum, kamus besar bahasa Indonesia dan berbagai macam sumber literatur lainnya.

C. Penentuan Narasumber

Penelitian ini membutuhkan narasumber sebagai sumber informasi untuk memberikan penjelasan dan mengkaji terkait dengan permasalahan yang akan dibahas. Narasumber penelitian ini adalah sebagai berikut:

Penyidik Satlantas Kepolisian Resort Kota Metro	: 2 Orang
PPNS Dinas Perhubungan Kota Metro	: 1 Orang
Dosen Bagian Hukum Pidana Fakultas Hukum Universitas Lampung	: <u>2 Orang</u> +
Jumlah	: 5 Orang

D. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Data

1. Prosedur Pengumpulan Data

- a. Studi kepustakaan (*library research*) pengumpulan data yang bersumber dari bahan Pustaka (data sekunder) dengan cara membaca, mencatat, dan mengutip buku ilmu pengetahuan lainnya serta peraturan hukum yang mempunyai hubungan dengan pembahasan dalam penelitian ini.
- b. Studi Lapangan (*field research*) diperoleh melalui serangkaian wawancara dengan responden yang telah ditentukan sebelumnya yang dianggap memiliki pengetahuan serta informasi tentang topik yang akan dibahas dalam penelitian.

2. Prosedur Pengolahan Data

Data yang diperoleh selama pelaksanaan penelitian selanjutnya diolah dengan tahapan sebagai berikut:

- a. Seleksi data, yaitu kegiatan memilih data yang akan digunakan sesuai dengan objek yang akan dibahas serta memeriksa, meneliti kembali mengenai kelengkapan, kejelasan dan kebenarannya.
- b. Klasifikasi data, yaitu setelah memastikan data tersebut telah cukup dan benar maka selanjutnya data tersebut dikumpulkan berdasarkan jenis dan sifatnya untuk mempermudah sebelum akhirnya disusun secara teratur serta berkesinambungan.
- c. Sistematisasi data, yaitu proses penyusunan data setelah data dikelompokkan untuk mempermudah dalam menganalisis data.

E. Analisis Data

Analisis data kualitatif digunakan dalam analisis data penelitian ini. Metode ini merupakan suatu bentuk pemrosesan yang bekerja dengan data, mengatur data, memecahnya menjadi bagian-bagian yang dapat dikelola, mencari tahu apa yang penting dan memutuskan data apa yang dapat disajikan sebagai output. Dalam penelitian ini, hasil yang diperoleh dari penelitian kemudian dianalisis dengan mengelola hasil penelitian, yang kemudian diolah dan disajikan sebagai data yang lengkap dan merupakan hasil pemecahan masalah. Selain itu, penarikan kesimpulan menggunakan metode induktif, yaitu dilakukan dengan memaparkan masalah-masalah konkrit, yang kemudian dijabarkan menjadi kesimpulan umum sesuai dengan topik yang dibahas dalam penelitian.

V. PENUTUP

A. Simpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan oleh penulis dan telah dijelaskan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan yaitu sebagai berikut:

1. Penanggulangan tindak pidana yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas dalam upaya mengurangi pelanggaran kelebihan muatan pada kendaraan bermuatan barang meliputi:
 - a. Tindakan Pre-emptif yaitu upaya yang dilakukan oleh Polisi Lalu Lintas dengan cara memberikan himbauan berupa sosialisasi tentang bahaya kelebihan muatan.
 - b. Tindakan Preventif yaitu tindakan untuk mencegah masyarakat agar tidak mencapai ambang gangguan dan menjadi gangguan nyata. Upaya ini dilakukan dengan cara melakukan operasi zebra dan patroli.
 - c. Tindakan Represif yaitu tindakan yang dilakukan berupa tilang atau penyitaan yang sesuai dengan pasal 307 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

2. Faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaan penanggulangan tindak pidana yang dilakukan oleh pihak Polisi Lalu Lintas dalam menanggulangi tindak pidana angkutan kelebihan muatan pada kendaraan bermuatan barang meliputi:

a. Faktor Undang-Undang

Kelebihan muatan diatur dalam Pasal 307 UU No. 22 Tahun 2009, namun sanksi dan denda yang diatur pada pasal tersebut seperti dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah) dirasa belum memberi efek jera kepada pelanggar.

b. Faktor Penegak Hukum

Kurangnya jumlah personil Kepolisian Lalu Lintas dalam menanggulangi pelanggaran tersebut.

c. Faktor Sarana atau Fasilitas

Kurangnya sarana atau fasilitas seperti pos penjagaan, rambu-rambu lalu lintas dan tidak adanya jembatan timbang yang tersebar di beberapa titik lalu lintas.

d. Faktor Masyarakat

Masyarakat masih minim pengetahuan tentang aturan hukum dan tidak memberi dukungan dalam upaya penanggulangan pelanggaran lalu lintas.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan sebagaimana telah diuraikan diatas, maka saran dalam penelitian ini yaitu:

1. Sebaiknya penanggulangan yang dilakukan oleh kepolisian baik dari Pre-emptif yang berupa sosialisasi kemudian Preventif berupa patroli dan operasi zebra dan yang terakhir Represif berupa penilangan dan penyitaan dilakukan secara rutin dan bersamaan agar upaya yang dilakukan dalam menanggulangi kendaraan kelebihan muatan menjadi maksimal.
2. Diperlukan aturan tegas dari pemerintah terkait sanksi dan denda pada undang-undang yang guna memberikan efek jera kepada para pelanggar agar tidak ada lagi pelanggaran terkait kendaraan kelebihan muatan.
3. Perlu ditingkatkannya kinerja oleh pihak Kepolisian dan menambah jumlah personil agar mendapatkan usaha yang optimal dalam memberantas tindak pidana terhadap lalu lintas serta lebih menjalin kerja sama dengan Dinas Perhubungan dalam menanggulangi tindak pidana lalu lintas.
4. Sarana maupun fasilitas pendukung perlu diperbaiki dan dilengkapi seperti disediakan rambu-rambu lalu lintas di beberapa titik jalan raya, pos penjagaan yang layak dan tersedianya jembatan timbang sebagai pendukung kinerja dalam menegakan aturan hukum yang berlaku agar penanggulangan makin maksimal.
5. Dan yang terakhir perlu dilakukannya sosialisasi terhadap masyarakat akan pentingnya taat aturan hukum dan mengetahui tentang bahaya dari kendaraan kelebihan muatan yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

DATA NARASUMBER

Penentuan data narasumber ini didasari dengan pertimbangan bahwa dapat mewakili institusi masing-masing sehingga memperoleh dan menjawab penjelasan permasalahan dalam penulisan skripsi ini. Penjelasan yang diberikan oleh narasumber berdasarkan pengetahuan dan pengalaman, sehingga dalam penelitian ini dapat diperoleh sumber data yang dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Data narasumber pada penelitian ini terdiri dari subjek hukum yang berkaitan dengan penelitian skripsi sebagai berikut:

1. Nama : Ipda H. Warjo,S.Sos.
Tempat Tanggal Lahir: Pati, 13 Juli 1972
NRP : 72070332
Pekerjaan : Kanit Polisi Lalu Lintas Kota Metro
Intansi : Polisi Resort Kota Metro
Pendidikan Terakhir : Strata S1

2. Nama : Brigpol Yudhi Permana
Tempat Tanggal Lahir: Purwodadi 27 Juni 1990
NRP : 90060261
Pekerjaan : Anggota Polisi Lalu Lintas Kota Metro
Unit Kerja : Polisi Resort Kota Metro
Pendidikan Terakhir : SLTA/Sederajat

3. Nama : Candra Laksana, S.Sos., M.M.
Tempat Tanggal Lahir: Tanjung Karang, 09 Juli 1970
NIP : 197007011989031001
Pekerjaan : PPNS Dinas Perhubungan Kota Metro
Unit Kerja : Dinas Perhubungan Kota Metro
Pendidikan Terakhir : Magister S2
4. Nama : Dr. Ahmad Irzal Fardiansyah, S.H., M.H.
Tempat Tanggal Lahir: 06 Mei 1979
NIP : 1979050620060410002
Pekerjaan : Sekretaris Jurusan Bagian Hukum Pidana
Unit Kerja : Fakultas Hukum Univesitas Lampung
Pendidikan Terakhir : Doktor S3
5. Nama : Maya Shafira, S.H., M.H.
Tempat Tanggal Lahir: 01 Juni 1977
NIP : 197706012005012002
Pekerjaan : Dosen Bagian Hukum Pidana
Unit Kerja : Fakultas Hukum Univesitas Lampung
Pendidikan Terakhir : Magister S2

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Andrisman, Tri. 2009. *Asas-Asas dan Dasar Aturan Umum Hukum Pidana Indonesia*, Bandar Lampung: Hukum Pidana.
- Arief, Barda Nawawi. 2002. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Bandung: Citra Aditya Bakti.
- 2007. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta: Kencana Media Group.
- 2008. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Konsep KUHP Baru*, Jakarta: Kencana Prenada Media Grub.
- 2014. *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Hukum Pidana dalam Penanggulangan Kejahatan*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Chazawi, Adami. 2007. *Pelajaran Hukum Pidana 1*, Jakarta: Raja Grafindo.
- Dellyana, Shant. 1988. *Konsep Penegakan Hukum*, Yogyakarta: Liberty.
- Efendi, Jonaedi dan Jhonny Ibrahim. 2016. *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Depok: Prenada Media Group.
- Gunadi, Ismu dan Efendi Jonaedi. 2014. *Hukum Pidana*, Jakarta: Kencana.
- Gunawan, Herry. 2014. *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Hatta, Moh. 2010. *Kebijakan Politik Kriminal Penegakan Hukum Dalam Rangka Penanggulangan Kejahatan*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hoefnsgles, G.P. 2008. *Dalam Bukunya Barda Nawawi Arief Kebijakan Hukum Pidana Perkembangan Penyusunan Konsep KUHP Baru*, Semarang: Kencana Prenadamedia Group.
- Mertokusumo, Sudikno. 1999. *Mengenal Hukum*, Yogyakarta: Liberty.
- Moeljatno. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Rineka Cipta.

- Muhammad, Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.
- 2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bhakti.
- Muladi, Barda Nawawi Arief. 2010. *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*, Bandung: Alumni.
- Naning, Ramdlon. 2008. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Surabaya: Bina Ilmu.
- Prodjodikoro, Wirjono. 2003. *Asas-Asas Hukum Pidana*, Bandung: Refika Aditama.
- Poernomo, Bambang. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Renggong, Ruslan. 2016. *Hukum Pidana Khusus Memahami Delik-Delik di Luar KUHP*, Jakarta: Prenadamedia Group.
- Sadjijono. 2008 *Seri Hukum Kepolisian Polri dan Good Governance*, Surabaya: Laksbang Mediatama.
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Simbolon, Maringan Marsy. 2004. *Dasar-Dasar Administrasi dan Manajemen*, Jakarta: Ghaliya Indonesia.
- Siregar, Muchtarudin. 1981. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Management*, Jakarta: Lembaga Penerbitan Fakultas Ekonomi, Universitas Indonesia.
- S.L., Putranto. 2018. *Rekayasa Lalu Lintas Cetakan Pertama*, Jakarta: Macanan Jaya Cemerlang.
- Soekanto, Soerjono. 1983. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Depok: Rajawali Pers.
- 1986. *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press.
- 2019. *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sudarto. 1981. *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung: Alumni.

B. Peraturan Perundang – undangan

- Undang–Undang Nomor 1 Tahun 1946 jo. Undang–Undang Nomor 73 Tahun 1958 Tentang Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (KUHP).

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP).

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Republik Indonesia.

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

Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 12 Tahun 2016 tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 122 Tahun 2016 tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.

C. Jurnal

Antono, Lambang. 2022. Implementasi Kebijakan Odol Dalam Upaya Meningkatkan Sistem Pengawasan Dan Pengendalian Muatan Angkutan Barang, No. 11. Vol. 1. *Jurnal Ilmiah Multi Disiplin*, Humantech.

Febriani, Sinta Putri dan Mimin Mintarsinih. 2023. Kebijakan Hukum Dalam Kebijakan *Zero Overdimension dan Overloading* Terhadap Pengangkutan Barang, *Jurnal Risalah Hukum*, No.27. Vol. 1. Universitas Islam Jakarta.

Gunawan Ferdi, Ardiansah, Bagio Kadaryanto, penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Kendaraan Angkutan Barang Di kota Pekanbaru Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, *Jurnal Of Islamic Law*, No. 2, Vol. 4, Tahun 2020, Hlm. 220, Universitas Lancang Kuning Riau.

Kenedi, John. 2017. Kebijakan Kriminal (*criminal policy*) Dalam Negara Hukum Indonesia: Upaya Mensejahterakan Masyarakat (*social welfare*), *Jurnal Pemerintah dan Politik Islam*, No. 1. Vol. 2. Universitas IAIN Bengkulu.

Melisyanah, Nuriska dan Sri Murtini. 2011. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kerusakan Jalan Berdasarkan Bentuk Lahan Di Kabupaten Lamongan, Vol.1. No.2. *Jurnal Unesa*, Universitas Negri Semarang.

Mirawati, Mappamiring dan Muhammad Tahir, Strategi Kepolisian Dalam Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas Di Sungguminasa Kabupaten Gowa, *Jurnal Unismuh*, No.1. Vol 1. Universitas Muhamadiyah Makassar.

Nicholas Rachmanata dan Amad Sudiro, Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang Yang *Over Dimension & Over Load* (ODOL) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Jurnal Hukum Adigama*, No. 2. Vol. 5. Universitas Tarumanegara.

Putri, Erren Mutiara, dkk. 2022. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Dalam Pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Pati. No. 11. Vol 1. *Diponegoro Law Jurnal*.

Silaban Indah, Rudolf dan Malau Pase, Tinjauan Yuridis Sanksi Pidana Terhadap Pelaku Pelanggaran Lalu Limtas Menurut Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, *Jurnal Rectum*, No.1. Vol.3. Universitas Darma Agung.

Wahyono Dwi, Rizki Adi dan Lathifah Hanim, Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, *Jurnal Penelitian Hukum*, No.1. Vol.1. Universitas Islam Sultan Agung.

D. Sumber Lain

<https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/694/apa-itu-truk-odol-dan-mengapadilarang>,

<https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/47/klasifikasi-jalan-berdasarkan-fungsi>

<https://dpu.kulonprogokab.go.id/detil/49/klasifikasi-jalan-berdasarkan-status-dan-kelas-jalan>

<https://dishub.garutkab.go.id/news/post/overdimensi-dan-overload-odol>,

<https://dishub.indramayukab.go.id/2022/09/14/edukasi-dampak-negatif-kendaraan-bermotor-over-dimensi-over-load-odol-kepada-pemilik-kendaraan-di-kabupaten-indramayu/>,

<https://www.kompas.com/tren/read/2023/04/16/193000965/10-provinsi-dengan-jalan-rusak-paling-banyak-di-indonesia-mana-saja?page=1>

<http://pinterdw.blogspot.com/2012/02/unsur-unsur-dasar-transportasi.html>.

<https://pendidikan.co.id,/pengertian-transportasi-unsur-fungsi-manfaat-jenis-dan-contoh/>

<https://www.lampung.co/berita/jalan-rusak-di-lampung-dalam-angka-bandingkan-dengan-daerah-lain/>,

<https://www.cakra.tv/walikota-dan-wakil-walikota-metro-tinjau-jalan-rusak-di-lima-kelurahan.html>,

<http://www.seva.id/blog/bahaya-kelebihan-muatan-yuk-kenali-apa-itu-odol-dan-aturannya-012023-bu/>,

<https://www.widodogroho.com/2016/06/jumlah-berat-yang-di-izinkan-truck-dan.html>

<https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/polantas-dan-dishub-tugas-kewenangan- apa-bedanya-66>

[https://dishub.bangkalankab.go.id/kir.html#:~:text=KIR%20\(bahasa%20Belanda%20%3D%20KEUR\),membawa%20angkutan%20penumpang%20dan%20Obarang](https://dishub.bangkalankab.go.id/kir.html#:~:text=KIR%20(bahasa%20Belanda%20%3D%20KEUR),membawa%20angkutan%20penumpang%20dan%20Obarang)

<https://pid.kepri.polri.go.id/mengenal-berbagai-tindakan-preemptif-preventif-dan-represif-kepolisian/>

<https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/10-pelanggaran-lalu-lintas-paling-sering-terjadi-73>

[https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/polantas-dan-dishub-tugas-kewenangan-apa-bedanya-66,](https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/polantas-dan-dishub-tugas-kewenangan-apa-bedanya-66)

<https://intitek.co.id/mengenal-fungsi-dan-komponen-jembatan-timbang>

<https://dishub.purwakartakab.go.id/mengenal-jembatan-timbangan>