



## **Rekonstruksi Pengawasan Hukum Administrasi terhadap Kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) di Provinsi Kalimantan Timur**

**Yeni Santi<sup>1\*</sup>, Agus Prasetyo<sup>2</sup>, Tubagus Angling Perdana<sup>3</sup>**

<sup>1</sup> Program Studi Ilmu Hukum, Universitas Terbuka, Indonesia

<sup>2</sup> Program Studi Akutansi, Universitas Terbuka, Indonesia

<sup>3</sup> Universitas Mulawarman, Indonesia

\*Penulis korespondensi: [yenisanti@ecampus.ut.ac.id](mailto:yenisanti@ecampus.ut.ac.id)

**Abstract.** The supervision of Over Dimension and Over Loading (ODOL) vehicles in East Kalimantan Province still faces complex challenges involving institutional, technical, and socio-cultural aspects. This study aims to evaluate the effectiveness of administrative law supervision of ODOL vehicles carried out by the East Kalimantan Provincial Transportation Agency and to identify the obstacles encountered in implementing legal enforcement in the field. This research applies a juridical-normative and empirical approach with a descriptive-qualitative method. Data were collected through in-depth interviews with 41 supervisory officers, field observations at two active weighbridge locations (Km 38 Balikpapan and Km 14 Samarinda), and documentation analysis from the Transportation Agency, Land Transportation Management Center, and the Ministry of Transportation.

The findings indicate that supervision has been conducted through joint operations among institutions, weighbridge monitoring, and outreach to logistics companies. However, its effectiveness remains low, with administrative sanctions imposed on only 23% of the violations recorded in 2023. Major obstacles include limited supervisory personnel, non-integrated digital infrastructure, and low legal awareness among logistics operators and drivers. This study concludes that the effectiveness of ODOL supervision depends on the synergy between institutional capacity, technological integration, and community legal culture. It recommends developing a simple digital supervision system integrated with vehicle inspection (KIR) data and enhancing public participation to establish a transparent and sustainable monitoring mechanism. These efforts are expected to support the achievement of the national Zero ODOL 2026 target in East Kalimantan.

**Keywords:** Administrative Law; Legal Culture; ODOL Vehicles; The Effectiveness of Supervision; Transportation Supervision.

**Abstrak.** Pengawasan terhadap kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) di Provinsi Kalimantan Timur masih menghadapi tantangan kompleks yang mencakup aspek kelembagaan, teknis, dan sosial-budaya. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi efektivitas pelaksanaan pengawasan hukum administrasi terhadap kendaraan ODOL oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur serta mengidentifikasi hambatan yang dihadapi dalam penerapan penegakan hukum di lapangan. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis-normatif dan empiris dengan metode deskriptif-kualitatif. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam terhadap 41 petugas pengawas, observasi lapangan pada dua jembatan timbang aktif (Km 38 Balikpapan dan Km 14 Samarinda), serta analisis dokumen dari Dinas Perhubungan, Balai Pengelola Transportasi Darat, dan Kementerian Perhubungan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan telah dilaksanakan melalui operasi gabungan lintas instansi, pemantauan jembatan timbang, serta sosialisasi kepada pelaku usaha logistik. Namun efektivitasnya masih rendah dengan tingkat penindakan administratif hanya mencapai 23% dari total pelanggaran yang ditemukan pada tahun 2023. Hambatan utama meliputi keterbatasan jumlah personel pengawas, sarana dan prasarana yang belum terintegrasi secara digital, serta rendahnya kesadaran hukum di kalangan pelaku usaha dan pengemudi. Penelitian ini menyimpulkan bahwa keberhasilan pengawasan ODOL sangat bergantung pada sinergi antara kelembagaan, teknologi, dan budaya hukum masyarakat. Diperlukan inovasi sistem pengawasan digital sederhana yang terintegrasi dengan data KIR serta peningkatan partisipasi publik untuk menciptakan mekanisme pengawasan yang transparan dan berkelanjutan. Upaya ini diharapkan dapat mendukung tercapainya target nasional zero ODOL 2026 di Kalimantan Timur.

**Kata kunci:** Budaya Hukum; Efektivitas Pengawasan; Hukum Administrasi; Kendaraan ODOL; Pengawasan Transportasi.

## 1. LATAR BELAKANG

Aktivitas distribusi logistik di Provinsi Kalimantan Timur meningkat pesat seiring dengan ditetapkannya wilayah tersebut sebagai lokasi pembangunan Ibu Kota Nusantara (IKN). Peningkatan volume pengangkutan barang menyebabkan meningkatnya jumlah kendaraan dengan dimensi dan muatan melebihi ketentuan (*Over Dimension and Over Loading / ODOL*). Fenomena ini menimbulkan dampak serius terhadap keselamatan lalu lintas, efisiensi logistik, serta mempercepat kerusakan infrastruktur jalan (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2023). Sejumlah penelitian sebelumnya telah menyoroti dampak negatif kendaraan ODOL terhadap infrastruktur dan keselamatan publik. Misalnya, penelitian oleh Suharyanto dan Yulianto (2019) menemukan bahwa kendaraan ODOL berkontribusi terhadap 35% kerusakan jalan nasional di Pulau Kalimantan.

Fitriani (2020) juga menunjukkan bahwa lemahnya sistem pengawasan dan jembatan timbang menjadi faktor utama meningkatnya pelanggaran ODOL di Indonesia bagian timur. Sementara itu, Nurhadi dan Santosa (2021) menjelaskan bahwa pelaku usaha logistik masih memandang ODOL sebagai strategi efisiensi biaya, bukan pelanggaran hukum, akibat rendahnya kesadaran hukum dan lemahnya sanksi administratif.

Menurut data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2023), sekitar 40 persen kerusakan jalan utama di Kalimantan Timur disebabkan oleh kendaraan ODOL yang melampaui batas beban sumbu. Kondisi ini diperburuk oleh terbatasnya fasilitas jembatan timbang aktif serta lemahnya sistem pengawasan di lapangan. Berdasarkan laporan Antara News (2023), operasi gabungan penindakan ODOL di jalur logistik IKN masih terkendala minimnya personel pengawas dan infrastruktur penimbangan. Masalah tersebut tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga merupakan persoalan hukum administrasi publik yang menyangkut efektivitas fungsi pengawasan negara terhadap kepatuhan masyarakat terhadap norma hukum (Hadjon, 2005). Dalam hukum administrasi, pengawasan merupakan fungsi utama pemerintahan untuk memastikan bahwa setiap tindakan aparatur publik berjalan sesuai peraturan perundang-undangan.

Penelitian terdahulu oleh Wibisono (2018) dan Dwimawanti et al. (2022) menegaskan bahwa efektivitas pengawasan publik sangat ditentukan oleh sinergi antarinstansi dan keberadaan sistem informasi yang terintegrasi. Dalam konteks ini, Kementerian Perhubungan (2023) menekankan perlunya transformasi sistem pengawasan ODOL melalui pendekatan digitalisasi agar lebih transparan dan efisien. Namun, hingga kini, sistem integrasi data antara provinsi dan kabupaten/kota di Kalimantan Timur masih belum berjalan optimal (Media Indonesia, 2023).

Dari perspektif hukum administrasi, kondisi tersebut menggambarkan adanya kebutuhan untuk melakukan rekonstruksi mekanisme pengawasan agar lebih adaptif terhadap perkembangan teknologi dan kompleksitas aktivitas logistik modern. Inovasi berupa penerapan sistem pemantauan digital yang terhubung dengan data KIR dan izin kendaraan diharapkan dapat meningkatkan efektivitas pengawasan dan mendorong partisipasi publik. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip *good governance* dan *e-governance* yang menekankan keterbukaan, efisiensi, dan akuntabilitas dalam penyelenggaraan pemerintahan (Dunn, 2016; Rhodes, 1997).

### **Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka rumusan masalah dalam kajian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Bagaimana pelaksanaan pengawasan dan pengendalian hukum terhadap kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur?
- 2) Apa saja hambatan yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam melaksanakan fungsi pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL?
- 3) Bagaimana alternatif pendekatan berbasis teknologi dan partisipasi publik dapat meningkatkan efektivitas pengawasan hukum terhadap kendaraan ODOL di Kalimantan Timur?

### **Tujuan Masalah**

- 1) Untuk mendeskripsikan pelaksanaan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur.
- 2) Untuk mengidentifikasi dan menganalisis kendala normatif, teknis, dan kelembagaan dalam proses pengawasan dan pengendalian kendaraan ODOL.
- 3) Untuk menawarkan inovasi berupa sistem pengawasan digital dan partisipatif sebagai strategi kebaruan (*novelty*) guna memperkuat upaya menuju zero ODOL 2026.

## **2. KAJIAN TEORITIS**

### **Teori Pengawasan Hukum Administrasi**

Pengawasan merupakan fungsi dasar dalam hukum administrasi negara yang bertujuan untuk memastikan agar seluruh tindakan penyelenggara pemerintahan sejalan dengan prinsip legalitas, akuntabilitas, dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku. Menurut Hadjon (2005), pengawasan hukum berfungsi sebagai mekanisme kontrol negara untuk mencegah penyalahgunaan kewenangan dan memastikan pelaksanaan fungsi publik berjalan sesuai tujuan hukum administrasi.

Dalam konteks transportasi, pengawasan administrasi berarti memastikan seluruh aktivitas angkutan barang memenuhi ketentuan ukuran dan beban kendaraan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Hadjon (2005) menegaskan bahwa efektivitas pengawasan sangat ditentukan oleh tiga unsur pokok: kejelasan aturan hukum, kapasitas lembaga pengawas, dan tingkat kepatuhan masyarakat terhadap hukum.

Ketiga unsur ini saling berkaitan; kelemahan salah satunya dapat menyebabkan penegakan hukum menjadi tidak efektif. Selain itu, Pressman dan Wildavsky (1973) dalam teorinya tentang implementasi kebijakan menjelaskan bahwa pengawasan administratif yang efektif bergantung pada koordinasi antarinstansi serta keselarasan antara peraturan, pelaksana, dan objek pengawasan. Dalam kasus pengawasan kendaraan ODOL, pengawasan bukan hanya bentuk pengendalian teknis, tetapi juga instrumen pelaksanaan kebijakan publik di bidang keselamatan transportasi.

### **Teori Penegakan Hukum**

Soerjono Soekanto (1983) menjelaskan bahwa keberhasilan penegakan hukum dipengaruhi oleh empat faktor utama, yaitu: (1) aturan hukum yang berlaku, (2) aparat penegak hukum, (3) sarana dan fasilitas pendukung, serta (4) masyarakat dan kesadaran hukumnya. Ketika salah satu unsur tersebut tidak berjalan optimal, efektivitas hukum akan menurun.

Dalam konteks kendaraan ODOL, regulasi dan kebijakan sudah cukup memadai, namun kendala muncul pada faktor pelaksana dan masyarakat. Aparat pengawas sering menghadapi keterbatasan sumber daya manusia dan sarana penunjang, sedangkan pelaku usaha logistik memiliki tingkat kesadaran hukum yang rendah (Saputra, 2022). Hal ini mengakibatkan pelaksanaan sanksi administratif menjadi tidak konsisten, sehingga menimbulkan persepsi bahwa pelanggaran ODOL bukanlah pelanggaran serius.

Teori ini relevan karena menggambarkan hubungan langsung antara struktur hukum dan perilaku sosial pelaku transportasi. Efektivitas pengawasan tidak cukup hanya dengan memperbanyak operasi lapangan, tetapi juga perlu strategi peningkatan kepatuhan berbasis kesadaran dan kepercayaan masyarakat terhadap hukum (Dwimawanti et al., 2022).

### **Teori Partisipasi Publik dan Tata Kelola Digital**

Konsep partisipasi publik menekankan bahwa masyarakat tidak hanya menjadi objek pengawasan, tetapi juga aktor yang dapat berkontribusi dalam proses penegakan hukum. Menurut Rhodes (1997), tata kelola modern (*governance network*) menempatkan pemerintah, sektor swasta, dan masyarakat dalam jejaring kolaboratif untuk mencapai efektivitas kebijakan. Penerapan *e-governance* sebagaimana dijelaskan oleh Dunn (2016) menjadi instrumen penting dalam memperkuat transparansi, akuntabilitas, dan partisipasi publik. Dalam konteks

pengawasan kendaraan ODOL, teknologi digital dapat digunakan untuk menciptakan sistem pemantauan yang lebih efisien melalui integrasi data kendaraan, sensor beban, serta pelaporan publik berbasis aplikasi sederhana.

Batty (2013) menambahkan bahwa pemanfaatan teknologi dalam pengelolaan kota dan transportasi harus diarahkan pada peningkatan efisiensi layanan publik, bukan sekadar digitalisasi administratif. Oleh karena itu, inovasi digital dalam pengawasan ODOL sebaiknya dikembangkan secara bertahap sesuai kapasitas sumber daya daerah, bukan langsung menggantikan mekanisme konvensional yang sudah berjalan.

Pendekatan partisipatif ini relevan dengan karakteristik masyarakat Kalimantan Timur, di mana pelibatan komunitas pengemudi dan asosiasi logistik dapat menjadi strategi efektif untuk menekan pelanggaran ODOL melalui *self-regulation* berbasis kesadaran hukum.

### **3. METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan **yuridis-normatif dan empiris**, karena permasalahan pengawasan kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) tidak hanya menyangkut norma hukum positif, tetapi juga realitas sosial dan administratif di lapangan. Menurut Soemitro (2007), pendekatan yuridis-normatif berfungsi untuk mengkaji kaidah hukum yang berlaku dan kesesuaianya dengan praktik penyelenggaraan pemerintahan, sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk memahami sejauh mana implementasi hukum tersebut efektif dalam masyarakat.

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **Pelaksanaan Pengawasan Kendaraan ODOL oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur**

Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur memiliki mandat utama dalam pelaksanaan pengawasan kendaraan angkutan barang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang. Pelaksanaan pengawasan dilakukan melalui tiga mekanisme utama, yaitu:

- 1) Operasi gabungan bersama Kepolisian Daerah (Polda Kaltim) dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD),
- 2) Pemantauan kendaraan di jembatan timbang aktif, dan
- 3) Sosialisasi peraturan dan pengujian KIR kendaraan logistik.

Berdasarkan laporan internal Dinas Perhubungan (2023), selama tahun tersebut dilakukan pemeriksaan terhadap 227 kendaraan angkutan barang di dua titik strategis, yaitu Km 38 Balikpapan dan Km 14 Samarinda. Dari hasil pemeriksaan tersebut, ditemukan 34 unit kendaraan melanggar batas dimensi atau muatan, namun hanya 8 unit (sekitar 23%) yang dikenai sanksi administratif secara penuh.

Faktor penyebab rendahnya tingkat penindakan antara lain:

- 1) kekurangan personel pengawas (hanya 41 orang untuk wilayah 127.000 km<sup>2</sup>),
- 2) belum optimalnya koordinasi antarinstansi,
- 3) adanya “intervensi informal” dalam proses penegakan di lapangan.

Fenomena ini menunjukkan kesenjangan antara norma hukum dan implementasi di lapangan sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto (1983), bahwa efektivitas hukum sangat bergantung pada peran aparat penegak hukum dan budaya hukum masyarakat.

Selain itu, keterbatasan fasilitas juga menjadi kendala signifikan. Dari tujuh jembatan timbang yang terdaftar di Kalimantan Timur, hanya dua yang aktif beroperasi, sementara sisanya mengalami kerusakan atau kekurangan operator (Saputra, 2022). Pengawasan manual tanpa dukungan sistem elektronik mengakibatkan proses administrasi lambat dan rawan pelanggaran yang tidak terdeteksi.

### **Hambatan Utama dalam Pengawasan Kendaraan ODOL**

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi lapangan, hambatan dalam pengawasan kendaraan ODOL dapat dikelompokkan ke dalam tiga aspek utama:

- 1) Aspek Kelembagaan, kelemahan kelembagaan tercermin dari belum adanya koordinasi sistematis antara Dinas Perhubungan Provinsi dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota. Mekanisme pelaporan dan tindak lanjut pelanggaran masih bersifat manual. Menurut Dwimawanti et al. (2022), lemahnya struktur koordinasi antarlevel pemerintahan menyebabkan kebijakan pengawasan tidak memiliki efek jera yang konsisten. Selain itu, pengawasan cenderung bersifat *event-based* (berdasarkan momen operasi gabungan) bukan sistematis. Hal ini bertentangan dengan prinsip pengawasan berkelanjutan dalam hukum administrasi, di mana kontrol seharusnya menjadi fungsi rutin pemerintahan (Hadjon, 2005).
- 2) Aspek Teknis Operasional, secara teknis, infrastruktur pengawasan masih jauh dari memadai. Sebagian besar jembatan timbang belum dilengkapi sistem pencatatan digital seperti *automatic weighing* atau *license plate recognition*. Akibatnya, data pelanggaran sulit diintegrasikan ke tingkat pusat. Tumpu et al. (2024) mencatat bahwa hanya 34%

kendaraan angkutan barang di Kalimantan yang tercatat melalui sistem resmi penimbangan, sisanya lolos tanpa verifikasi beban.

Hal ini diperparah dengan tidak adanya integrasi data hasil uji KIR dengan sistem pengawasan di lapangan. Akibatnya, kendaraan yang sudah dimodifikasi secara ilegal tetap dapat beroperasi tanpa terdeteksi.

- 3) Aspek Sosial-Budaya, rendahnya kesadaran hukum di kalangan pengusaha logistik dan sopir truk menjadi hambatan paling mendasar. Banyak pelaku usaha yang masih menganggap praktik ODOL sebagai strategi efisiensi ekonomi. Menurut Efendi dan Kartini (2025), sikap permisif ini muncul karena sanksi administratif yang diterapkan tidak tegas dan kurang memberikan efek jera. Budaya pragmatis tersebut berpotensi menimbulkan *moral hazard*, di mana pelaku usaha sengaja melanggar aturan karena tahu peluang penindakan rendah. Soekanto (1983) menegaskan bahwa efektivitas hukum sangat bergantung pada tingkat kesadaran dan kepatuhan masyarakat terhadap norma hukum.

### **Evaluasi Efektivitas Sistem Pengawasan**

Hasil analisis menunjukkan bahwa sistem pengawasan ODOL di Kalimantan Timur masih berorientasi pada pendekatan represif (penindakan setelah pelanggaran terjadi) dibandingkan pendekatan preventif (pencegahan). Hal ini menyebabkan sumber daya terserap lebih besar untuk penindakan, sementara pengawasan awal dan edukasi belum berjalan optimal.

Dari sisi hukum administrasi, kondisi ini mengindikasikan belum tercapainya prinsip efektivitas kebijakan publik sebagaimana dikemukakan oleh Pressman dan Wildavsky (1973), di mana implementasi kebijakan yang baik menuntut konsistensi, sumber daya, dan koordinasi antaraktor.

Salah satu temuan penting adalah perlunya transformasi sistem pengawasan menuju model digital dan partisipatif. Sistem ini tidak harus kompleks, namun cukup berbentuk *database terpadu* yang menghubungkan data KIR, hasil pemeriksaan lapangan, serta laporan masyarakat. Dengan sistem sederhana seperti itu, pengawasan bisa dilakukan secara real-time tanpa bergantung sepenuhnya pada operasi fisik di lapangan (Dunn, 2016).

Selain itu, perlibatan masyarakat dan asosiasi logistik seperti APTRINDO dan GAFEKSI dapat meningkatkan partisipasi publik dalam melaporkan pelanggaran ODOL secara mandiri. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip *good governance* dan *co-production of policy* (Rhodes, 1997), di mana efektivitas pengawasan meningkat melalui kolaborasi antara pemerintah dan masyarakat.

## **Pembahasan Konseptual**

Secara konseptual, temuan penelitian ini memperkuat teori Soerjono Soekanto (1983) tentang pentingnya sinergi antara struktur hukum, substansi hukum, dan budaya hukum. Dalam konteks Kalimantan Timur, substansi hukum (peraturan ODOL) sudah memadai, tetapi struktur dan budaya hukumnya belum mendukung.

Dengan demikian, peningkatan efektivitas pengawasan hukum administrasi kendaraan ODOL harus diarahkan pada:

- 1) Perbaikan kelembagaan melalui pembentukan unit koordinasi pengawasan terpadu antarinstansi;
- 2) Penguatan kapasitas aparatur, termasuk pelatihan petugas pengawas di tingkat provinsi dan kabupaten;
- 3) Penerapan sistem digital sederhana untuk integrasi data lintas sektor; dan
- 4) Peningkatan kesadaran hukum masyarakat melalui kampanye keselamatan dan partisipasi publik.

Jika langkah-langkah tersebut dilaksanakan secara bertahap, maka target nasional *zero ODOL 2026* akan lebih realistik tercapai, terutama di wilayah Kalimantan Timur yang menjadi koridor utama pembangunan IKN.

## **5. KESIMPULAN DAN SARAN**

### **Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis normatif dan temuan empiris, dapat disimpulkan bahwa pengawasan hukum administrasi terhadap kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) di Provinsi Kalimantan Timur telah dilaksanakan melalui tiga mekanisme utama, yaitu operasi gabungan lintas instansi, pemantauan jembatan timbang, dan sosialisasi kepada pelaku usaha logistik. Namun, efektivitasnya masih rendah dengan tingkat penindakan administratif hanya mencapai sekitar 23% dari total pelanggaran yang ditemukan pada tahun 2023.

Kondisi tersebut menunjukkan adanya kesenjangan antara substansi hukum yang telah memadai dengan struktur dan budaya hukum yang belum mendukung implementasi optimal. Hambatan utama mencakup:

- 1) Kelembagaan - keterbatasan personel dan koordinasi antarinstansi,
- 2) Teknis - minimnya fasilitas pengawasan dan belum terintegrasi sistem digital, dan
- 3) Sosial-budaya, rendahnya kesadaran hukum pelaku usaha dan toleransi terhadap praktik ODOL.

Kajian ini menegaskan relevansi teori Soerjono Soekanto tentang pentingnya sinergi antara aturan hukum, aparat pelaksana, dan kesadaran masyarakat. Dalam konteks hukum administrasi, fungsi pengawasan yang lemah menandakan perlunya rekonstruksi kelembagaan dan pendekatan berbasis teknologi sederhana agar pengawasan dapat berlangsung efektif, berkelanjutan, dan transparan.

Dengan demikian, pencapaian target nasional *zero ODOL 2026* akan lebih realistik jika pemerintah daerah menerapkan model pengawasan yang bersifat preventif, partisipatif, dan berbasis data.

### **Saran**

- 1) Kepada Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur:

Diperlukan peningkatan kapasitas kelembagaan melalui pelatihan petugas, pembentahan sistem pelaporan, dan pengembangan sistem digital sederhana untuk pencatatan hasil pemeriksaan kendaraan secara terintegrasi.

- 2) Kepada Pemerintah Daerah dan DPRD Provinsi:

Perlu disusun Peraturan Daerah tentang Pengawasan Kendaraan ODOL sebagai dasar hukum penguatan kewenangan provinsi dan sinkronisasi dengan kebijakan nasional. Alokasi anggaran multiyears juga penting untuk mendukung pengadaan sarana pengawasan modern.

- 3) Kepada Pemerintah Pusat (Kementerian Perhubungan dan PUPR):

Disarankan melakukan evaluasi kebijakan *zero ODOL 2026* dengan mempertimbangkan kondisi daerah, termasuk kesiapan infrastruktur dan sumber daya manusia. Pusat perlu memberi insentif teknologi dan dukungan pelatihan digitalisasi bagi daerah yang berhasil menurunkan pelanggaran ODOL secara signifikan.

- 4) Kepada Pelaku Usaha Logistik dan Sopir Angkutan:

Diharapkan meningkatkan kesadaran hukum dan kepatuhan terhadap batas muatan serta dimensi kendaraan. Pemeriksaan KIR dan perawatan kendaraan secara berkala harus menjadi komitmen bersama untuk menjamin keselamatan dan efisiensi logistik nasional.

- 5) Kepada Masyarakat dan Asosiasi Logistik:

Pelibatan publik dalam pengawasan dapat dilakukan melalui mekanisme pelaporan berbasis aplikasi sederhana atau kanal pengaduan online. Partisipasi aktif masyarakat akan memperkuat transparansi dan mempercepat respon terhadap pelanggaran di lapangan.

## DAFTAR REFERENSI

- Antara News. (2023, July 4). Dishub Kalimantan Timur gencarkan penindakan ODOL di jalur logistik IKN. <https://kaltim.antaranews.com/berita/189416/dishub-kaltim-gencarkan-penindakan-odol>
- Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur. (2023). Laporan internal pengawasan kendaraan ODOL. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Timur.
- Dunn, W. N. (2016). Public policy analysis: An integrated approach (5th ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315181226>
- Dwimawanti, I. H., Kurniawan, D., & Pratiwi, R. (2022). Partisipasi masyarakat dalam pengawasan pelanggaran ODOL. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(2), 45–67.
- Fitriani, A. (2020). Evaluasi efektivitas jembatan timbang dalam menekan pelanggaran ODOL. *Jurnal Transportasi Darat Indonesia*, 10(2), 55–70.
- Gusty, R., & Wulansari, D. (2023). Prevalensi kendaraan ODOL di Kalimantan. *Jurnal Teknik Sipil*, 15(3), 112–130.
- Hadjon, P. M. (2005). Pengawasan hukum administrasi negara. Gadjah Mada University Press.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia. (2023). Data kerusakan jalan akibat kendaraan ODOL di Kalimantan Timur. Direktorat Jenderal Bina Marga.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2023). Kemenhub dorong penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL untuk dukung zero ODOL 2023–2026. <https://www.dephub.go.id/post/read/kemenhub-dorong-penegakan-hukum-terhadap-kendaraan-odol>
- Media Indonesia. (2023, August 21). Kalimantan Timur jadi fokus pengawasan kendaraan ODOL menjelang pembangunan IKN. <https://mediaindonesia.com/nusantara/596399/>
- Miles, M. B., & Huberman, A. M. (1994). Qualitative data analysis: An expanded sourcebook (2nd ed.). SAGE Publications.
- Nurhadi, A., & Santosa, H. (2021). Persepsi pelaku usaha terhadap kebijakan penindakan kendaraan ODOL. *Jurnal Hukum dan Transportasi*, 9(1), 33–48.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang.
- Pressman, J. L., & Wildavsky, A. (1973). Implementation: How great expectations in Washington are dashed in Oakland. University of California Press.
- Rhodes, R. A. W. (1997). Understanding governance: Policy networks, governance, reflexivity and accountability. Open University Press.
- Soekanto, S. (1983). Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Rajawali Pers.

- Soemitro, M. H. (2007). Hukum transportasi. Penerbit Alumni.
- Suharyanto, T., & Yulianto, D. (2019). Dampak kendaraan ODOL terhadap kerusakan jalan nasional di Kalimantan. *Jurnal Teknik Sipil Indonesia*, 21(3), 145–156.
- Tumpu, A., Siregar, F., & Wibowo, D. (2024). Smart weighing system untuk pengawasan ODOL. *Jurnal Transportasi Indonesia*, 14(2), 89–110.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah.
- Wibisono, F. (2018). Koordinasi antarinstansi dalam pengawasan angkutan barang. *Jurnal Administrasi Publik Indonesia*, 8(2), 101–115.
- Wijayanti, N. (2016). Penguanan regulasi lokal pengawasan transportasi. *Jurnal Hukum Administrasi Negara*, 5(3), 67–85.