

**STUDI PENERAPAN UNDANG UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERHADAP KENDARAAN BERMUATAN DI UNIT
PELAKSANA PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR
(UPPKB) WIDODAREN NGAWI**

Oleh:

Geya Ayu Fitriana' LianaEndah Susanti' R. Kurniawan Bagus Wicaksono

geyaaa0112@gmail.com, endahlianai12@gmail.com, kurniawan.fh00@gmail.com

UNIVERSITAS SOERJO NGAWI

ABSTRAKSI

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang penting dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan masyarakat. Dalam penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dengan penekanan khusus pada regulasi kendaraan bermuatan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Widodaren Ngawi, dengan menggunakan metodologi kualitatif yakni wawancara, observasi dan analisis dokumen. Penerapan UU LLAJ masih menghadapi berbagai kendala dan faktor yakni minimnya tingkat kepatuhan dan kesadaran hukum masyarakat terhadap aturan lalu lintas, kinerja aparat penegak hukum serta kurangnya sosialisasi yang efektif kepada pengemudi, keterbatasan fasilitas penimbangan yang esensial serta penegakan hukum yang belum mencapai efektivitas secara optimal. Oleh karena itu menjadi penting untuk dilakukan peningkatan sosialisasi secara terus menerus, berkesinambungan dan terpadu dengan berkoordinasi antar instansi terkait guna penguatan kesadaran hukum masyarakat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan hukum lalu lintas melalui penegakan aturan hukum yang lebih ketat, penanganan pelanggaran yang efektif dan kerja sama lintas sektor dapat meningkatkan keamanan dan ketertiban lalu lintas yang diharapkan terciptanya kesadaran hukum, budaya berlalu lintas yang baik, aman, tertib dan patuh terhadap aturan dalam berlalu lintas.

Kata Kunci: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Kendaraan Bermuatan, UPPKB.

PENDAHULUAN

Transportasi adalah proses perpindahan orang atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan alat bantu seperti kendaraan. Kegiatan ini memanfaatkan berbagai moda, antara lain transportasi darat, laut dan udara yang berfungsi untuk menunjang mobilitas dan memperlancar aktivitas sosial, ekonomi serta pembangunan wilayah. Roda perekonomian suatu negara dipengaruhi oleh berbagai elemen di antaranya adalah kelancaran sarana dan prasarana transportasi terutama dalam hal angkutan barang. Saat ini, pemerintah Indonesia sedang memprioritaskan pembangunan infrastruktur transportasi yang meliputi sektor darat, laut, udara dan perkeretaapian. Pembangunan ini bertujuan untuk mempercepat perputaran perekonomian yang pada akhirnya akan memberikan dampak positif terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat¹. Transportasi juga memiliki peran vital untuk masyarakat karena dapat dijadikan penghubung antar wilayah, mempermudah interaksi dan mendukung distribusi barang yang diangkut dengan transportasi salah satunya kendaraan bermuatan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa seluruh kendaraan bermuatan wajib diawasi secara ketat oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang juga dikenal sebagai jembatan timbang. UPPKB merupakan unit kerja di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang bertugas mengontrol muatan kendaraan barang yang melintas di jalan melalui proses penimbangan sebagaimana tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 134 Tahun 2015.

Over Dimension dan Over Loading yang sering disebut sebagai ODOL merupakan kondisi di mana kendaraan mengangkut beban yang melebihi batas maksimum yang ditetapkan. Kendaraan yang mengalami *over loading* mungkin tidak

¹Ataline Muliasari, "Potensi Kecelakaan Kendaraan Over Dimension/Overloading (ODOL) Pada Area Tikungan Berdasarkan Persentase Berat Muatan dan Kondisi Alinyemen Horizontal Suatu Area Jalan" Jurnal Baruna Horizon,2022.

selalu berukuran *over dimension*, tetapi jika sebuah kendaraan seharusnya membawa muatan 12 ton namun faktanya mengangkut 24 ton hingga 32 ton, maka kapasitasnya sudah melebihi 2-3 kali lipat dari yang diizinkan. Sementara itu *over dimension* merujuk pada keadaan di mana dimensi bodi kendaraan tidak sesuai dengan standar pabrik yang sering kali disebabkan oleh modifikasi². Modifikasi ini dapat mencakup perubahan pada dimensi mesin dan kemampuan daya angkut, yang dapat membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas serta merusak lapisan perkerasan jalan. Kondisi seperti ini berpengaruh sekali pada keselamatan pengguna jalan, gangguan lalu lintas dan infrastruktur jalan. Pemakaian kendaraan muatan yang ODOL ini menimbulkan berbagai kerugian dari kecelakaan lalu lintas sampai dengan kerusakan jalan yang mengakibatkan umur jalan yang berkurang secara signifikan .

UPPKB atau Jembatan timbang di Kabupaten Ngawi yang terletak di Jln. Raya Ngawi-Solo tepatnya di Desa Pengkol Kecamatan Mantingan Kabupaten Ngawi yang sering dilewati oleh angkutan barang atau kendaraan bermuatan. Jembatan timbang ini terletak di jalan nasional yang menghubungkan arus lintas provinsi yakni provinsi Jawa Tengah dan Jawa Timur. Hal ini menjadikan upaya pemerintah Kabupaten Ngawi dalam meminimalisir dampak dari ODOL yaitu memberlakukan kebijakan *Zero ODOL* mulai 1 Januari 2023 sejalan dengan peraturan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Kebijakan ini melarang truk dengan dimensi dan muatan berlebihan untuk beroperasi dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan jalan dan mengurangi kerusakan infrastruktur.

Kebijakan ini menuai pro dan kontra di kalangan pengemudi dan pelaku logistik, sebagian pengemudi menganggap kebijakan ini memberatkan mereka karena harus menanggung biaya operasional yang lebih tinggi akibat berkurangnya kapasitas angkut. Penelitian dari Institut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti menyebutkan sebanyak 45% pengemudi keberatan dengan penerapan *Zero ODOL*, sementara 27%

²Gusvita Maya Sari1, Zaili Rusli “PENGAWASAN KENDARAAN OVER DIMENSION OVER LOADING(ODOL) DI JALAN LINTAS INDRAGIRI HULU”, Jurnal SARAQ OPAT,2023, Hal.3

meminta penundaan dan hanya 8% yang setuju dengan kebijakan tersebut. Pemerintah menekankan bahwa kebijakan ini penting untuk mengurangi kerugian negara yang disebabkan oleh truk ODOL. Kementerian Perhubungan mencatat bahwa kerugian akibat operasional truck ODOL mencapai sekitar Rp40 triliun per tahun yang sebagian besar disebabkan oleh kerusakan jalan dan infrastruktur lainnya³.

Upaya untuk mengurangi pelanggaran ODOL tidak hanya dilakukan melalui pengawasan di jembatan timbang yang terletak di antara titik awal dan akhir pengangkutan, pencegahan juga bisa dilakukan sejak awal yakni di tahap hulu proses distribusi. Langkah preventif ini melibatkan kewajiban pemilik angkutan dan pengemudi untuk melengkapi dokumen berupa surat keterangan muatan serta surat perjanjian pengangkutan sebelum kendaraan mulai beroperasi, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Kedua dokumen tersebut yang seharusnya digunakan sebagai bagian dari dokumen perjalanan belum dimanfaatkan secara maksimal untuk mencegah pelanggaran kelebihan muatan maupun pelanggaran dimensi kendaraan di tahap awal. Ketentuan ini juga sejalan dengan Pasal 166 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang wajibkan angkutan barang untuk dilengkapi dengan surat perjanjian pengangkutan dan surat muatan barang. Kebijakan ODOL bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi infrastruktur dalam implementasinya menghadapi terkait biaya operasional dan keberlanjutan usaha pengemudi dan pelaku logistik.

Berdasarkan uraian penjelasan tersebut diatas membuat penulis tertarik untuk melakukan kajian mengenai penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan bermuatan di Kabupaten Ngawi dengan judul "**STUDI PENERAPAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP KENDARAAN**

³Institusi Transportasi dan Logistik Trisakti(On-Line),2023,tersediadi
<https://repository.itltrisakti.ac.id/>

BERMUATAN DI UNIT PELAKSANA PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR (UPPKB) WIDODAREN NGAWI“.**RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kendaraan Bermuatan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Widodaren Ngawi ?
2. Apa kendala yang dihadapi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Widodaren Ngawi dalam mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kendaraan Bermuatan?
3. Apa langkah yang diambil Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Widodaren Ngawi untuk mengatasi kendala-kendala yang ada dalam mengimplementasikan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?

PEMBAHASAN**1. Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kendaraan Bermuatan di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Widodaren Ngawi**

Penerapan aturan ODOL dalam praktik lapangan khususnya dalam konteks penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan subjek yang kompleks dan memiliki berbagai aspek yang perlu dipertimbangkan, hal ini karena dipengaruhi oleh berbagai faktor termasuk infrastruktur jalan, kepatuhan pengemudi dan perusahaan transportasi terhadap regulasi serta kapasitas dan efektivitas penegakan hukum oleh otoritas yang berwenang. Kewenangan merupakan pengertian yang berasal dari hukum organisasi pemerintahan, yang dapat dijelaskan sebagai keseluruhan aturan-aturan yang berkenaan dengan perolehan dan penggunaan wewenang pemerintahan oleh subjek hukum publik di dalam hubungan hukum publik. Keputusan pemerintahan oleh organ

yang berwenang harus didasarkan pada wewenang yang secara jelas telah diatur, dimana wewenang tersebut telah ditetapkan dalam aturan hukum yang terlebih dulu ada.⁴

UPPKB Widodaren Ngawi sebagai bagian dari Kementerian Perhubungan memiliki mandat utama untuk melaksanakan pengawasan dan penindakan terhadap kendaraan bermuatansesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Fungsi pengawasan ini tidak hanya terbatas pada pemantauan visual melainkan melibatkan serangkaian prosedur terstruktur yang dirancang untuk mengidentifikasi potensi pelanggaran. Implementasi undang-undang ini diwujudkan melalui serangkaian kegiatan yang mencakup pengawasan terhadap kendaraan yang membawa muatan berlebih, penindakan terhadap pelanggaran yang ditemukan, upaya penurunan muatan jika terjadi kelebihan serta penerapan sanksi administratif. Proses pemeriksaan kendaraan dimulai dengan penimbangan tonase, proses ini merupakan langkah fundamental dalam pengawasan ODOL untuk memastikan bahwa berat total kendaraan beserta muatannya tidak melebihi Batas Muatan Sumbu Terberat (BMST) dan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) sebagaimana diatur dalam UU LLAJ dan peraturan turunannya, diikuti dengan verifikasi kelengkapan surat-surat seperti STNK dan buku uji. Apabila ditemukan pelanggaran seperti buku uji yang tidak berlaku atau muatan yang melebihi batas, pengemudi diarahkan untuk menjalani proses administratif lebih lanjut.

Kegiatan transportasi barang memerlukan perhatian serius dari pemerintah untuk melakukan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kendaraan angkutan barang yang melebihi muatan yang diizinkan. Penegakan hukum ini penting untuk menciptakan keadilan, kepastian hukum, dan manfaat sosial, sehingga perlindungan terhadap kepentingan umum dapat terwujud dengan baik⁵. Penindakan juga mencakup

⁴SH Azmi Fendri and M Kn, Pengaturan Kewenangan Pemerintah Dan Pemerintah Daerah Dalam Pemanfaatan Sumber Daya Mineral Dan Batu Bara (PT. RajaGrafindo Persada-Rajawali Pers, 2023).

⁵Prima Widiyanto, Firda Aranza, and M Arif Hernawan, "Kualitas Pelayanan Dan Harga Terhadap Loyalitas Pelanggan Perusahaan Jasa Angkutan Barang," Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviasi 1, no. 1 (2021): 65–73.

penahanan kendaraan dalam kondisi tertentu, penahanan kendaraan dapat dilakukan jika kelebihan muatan sangat ekstrem dan memerlukan proses pembongkaran atau jika terindikasi adanya pelanggaran serius lainnya seperti kendaraan curian. Prosedur yang terstruktur ini menunjukkan adanya upaya formal dalam menegakkan regulasi, yang mencerminkan aspek struktur birokrasi dalam teori implementasi kebijakan. Meskipun prosedur telah terstruktur, efektivitas implementasi UU LLAJ dalam menekan praktik ODOL masih menghadapi tantangan signifikan, terutama terkait tingkat kepatuhan pengemudi.

Hal ini didukung oleh pernyataan dari Narasumber yaitu Bapak Fayan Setiawan Nugroho sebagai staff satuan pelayanan UPPKB Widodaren Ngawi yang telah berkenan diwawancara oleh penulis, bahwa “kesadaran pengemudi untuk memasuki jembatan timbang masih rendah, diperkirakan hanya mencapai 50%. Fenomena ini diperparah dengan kecenderungan pengemudi untuk menghindari jembatan timbang ketika tidak ada petugas yang berjaga, hal ini menunjukkan adanya perilaku penghindaran yang sistematis”. Hal ini menggambarkan bahwa masih tingginya pelanggaran hukum yang terjadi sehingga penegakan hukum yang memiliki fungsi represif dan preventif terhadap kendaraan angkutan barang bermuatan lebih perlu digalakkan untuk menekan angka pelanggaran yang terjadi sehingga tujuan daripada penegakkan hukum itu sendiri dalam konteks kendaraan angkutan barang bermuatan lebih dapat tercapai⁶. Rendahnya tingkat kepatuhan ini menjadi temuan krusial, hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara regulasi yang ada dengan perilaku subjek kebijakan (pengemudi), dalam konteks teori implementasi kebijakan, hal ini mencerminkan kegagalan dalam aspek komunikasi dan disposisi dari pihak target kebijakan. Meskipun UU LLAJ telah mengatur kewajiban tersebut pesan mengenai pentingnya kepatuhan belum tersampaikan secara efektif atau belum sepenuhnya diinternalisasi oleh pengemudi.

⁶ Satria Cipta Agung Pratama and R Yuniar Anisa Ilyanawati, “Upaya Penegakkan Hukum Terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Polres Bogor,” Karimah Tauhid 3, no. 8 (2024): 9538–52.

Dimensi penindakan dalam operasional UPPKB Widodaren menunjukkan komitmen terhadap penegakan hukum, ketika hasil pengawasan mengindikasikan adanya pelanggaran, seperti kelebihan muatan atau ketidaksesuaian dokumen laik jalan (misalnya, buku uji yang telah mati), UPPKB memiliki kewenangan untuk mengambil tindakan korektif. Tindakan ini dapat berupa pengenaan sanksi administratif, seperti tilang hingga instruksi untuk melakukan penurunan muatan apabila kelebihan berat terlampaui signifikan. Prosedur ini merefleksikan prinsip *deterrance* dalam penegakan hukum, di mana sanksi diterapkan untuk mencegah terulangnya pelanggaran di masa mendatang. Keberadaan mekanisme penindakan yang jelas ini menegaskan bahwa UPPKB tidak hanya berfungsi sebagai pos pemeriksaan tetapi juga sebagai entitas yang memiliki kapasitas untuk memberlakukan konsekuensi hukum atas ketidakpatuhan.

Secara keseluruhan, aspek pengawasan dan penindakan yang dijalankan oleh UPPKB Widodaren Ngawi merupakan indikator kuat dari bentuk perwujudan Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan ODOL. Melalui kombinasi penimbangan yang akurat, verifikasi dokumen yang teliti dan penerapan sanksi yang proporsional, UPPKB berupaya menciptakan lingkungan transportasi yang patuh regulasi. Dalam hal ini, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan landasan hukum yang jelas dan mengikat terkait aturan lalu lintas yang harus dipatuhi oleh semua pihak yang terlibat dalam berlalu lintas. Dengan adanya undang-undang ini, terdapat ketegasan dalam norma-norma yang harus ditaati oleh masyarakat. Selain itu teori hukum positif juga menekankan pada pentingnya penegakan hukum yang konsisten dan tegas⁷.

⁷Airlangga, U. A. W., & Suryokenono, P. (2024). Sinkronisasi Hukum Pengaturan Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Indonesian Journal of Law and Justice*, 1(4), 9-9.

2. Kendala yang dihadapi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Widodaren Ngawi dalam mengimplementasikan Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Kendaraan Bermuatan

Implementasi suatu kebijakan publik termasuk Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan bermuatan tidak selalu berjalan mulus dilapangan. Berdasarkan wawancara dengan staff UPPKB Widodaren Ngawi, ditemukan beberapa kendala signifikan yang menghambat optimalisasi penegakan aturan terhadap kendaraan bermuatan yakni :

a. Kurangnya Disposisi dan Kesadaran Pelaku Angkutan

Salah satu kendala fundamental yang diungkapkan narasumber yakni rendahnya tingkat kepatuhan dan kesadaran pengemudi serta pengusaha angkutan barang. Pihak UPPKB Ngawi menjelaskan bahwa hanya sekitar 50% kendaraan yang seharusnya masuk jembatan timbang yang benar-benar mematuhi, terutama jika tidak ada petugas yang berjaga. Fenomena "kucing-kucinan" di mana pengemudi sengaja berhenti jauh sebelum UPPKB untuk menghindari pemeriksaan menunjukkan, hal ini menunjukkan adanya perilaku penghindaran yang disengaja. Padahal setiap orang yang bekerja sebagai pengangkut harus dinilai cakap melaksanakan tugasnya oleh instansi yang berwenang di bidang transportasi yang memiliki kewenangan penuh atas pengaturan dan pelaksanaan kegiatan transportasi di Indonesia setelah memenuhi persyaratan seperti memiliki izin usaha pengangkutan, kegiatan pengangkutan oleh pengangkut dianggap sah apabila orang atau barang yang diangkutnya diasuransikan dan kendaraan yang digunakan untuk kegiatan pengangkutan memenuhi standar yang dipersyaratkan⁸. Kendala ini secara langsung berkaitan dengan variabel disposisi pelaksana (target kebijakan yaitu pengemudi dan pengusaha) dalam teori

⁸Kusuma, I. B. A., Sukandia, I. N., & Sutama, I. N, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan". Jurnal Analogi Hukum, 6(1), 2024, Hlm 79-86.

implementasi. Kurangnya kesadaran ini juga mencerminkan kegagalan dalam aspek komunikasi kebijakan dari pembuat kebijakan kepada target sasaran, atau setidaknya, komunikasi yang ada belum cukup persuasif untuk mengubah perilaku.

b. Keterbatasan Sumber Daya dan Fasilitas

Pihak UPPKB Widodaren Ngawi secara transparan menyebutkan bahwa keterbatasan sumber daya manusia dan fasilitas sebagai kendala operasional yang serius. Dengan hanya 20 petugas yang harus mengelola operasional 24 jam dalam tiga *shift*, jumlah personal per *shift* menjadi sangat minim (sekitar 6-7 orang), selain itu fasilitas seperti pencahayaan yang kurang memadai dimalam hari menimbulkan risiko bagi petugas dan mengurangi efektivitas pengawasan.

Faktor sumber daya yang tidak memadai, baik dalam bentuk personal maupun infrastruktur pendukung juga membatasi kapasitas agen pelaksana UPPKB untuk menjalankan tugasnya secara optimal. Jumlah petugas yang minim berarti cakupan pengawasan menjadi terbatas dan rentan terhadap celah. Minimnya pencahayaan tidak hanya mengganggu operasional tetapi juga meningkatkan risiko keselamatan petugas, yang pada gilirannya dapat mempengaruhi motivasi dan kinerja mereka. Keterbatasan ini menciptakan kesenjangan antara standar dan tujuan kebijakan yang ambisius dengan kapasitas riil di lapangan sehingga implementasi tidak dapat mencapai efektivitas maksimal.

c. Minimnya Koordinasi Antar Kelembagaan

UPPKB Widodaren menghadapi tantangan dalam koordinasi dengan jajaran samping khususnya Kepolisian. Narasumber menjelaskan bahwa wewenang UPPKB terbatas hanya di area jembatan timbang sementara penegakan di jalan raya memerlukan pendampingan kepolisian. Ketiadaan dukungan ini membuat UPPKB kewalahan dalam menangani pelanggar yang menghindari jembatan timbang atau yang perlu ditindak diluar area UPPKB.

Kendala ini sangat relevan dengan komunikasi antar organisasi dan struktur birokrasi dalam teori implementasi, implementasi kebijakan yang kompleks seringkali melibatkan banyak aktor dari berbagai organisasi. Kurangnya koordinasi

dan pembagian wewenang yang tidak sinergis antar lembaga penegak hukum (Kementerian Perhubungan melalui UPPKB dan Kepolisian) menciptakan fragmentasi dalam upaya penegakan hukum.

d. Masalah Regulasi dan Komunikasi dari Pusat

Narasumber juga menyinggung adanya "*missing link*" atau miskordinasi dalam penyampaian regulasi dari Kementerian Perhubungan di tingkat pusat ke cabang pelayanan di daerah. Hal ini terkadang menyebabkan perbedaan interpretasi kebijakan di lapangan. Kebijakan yang tidak jelas, ambigu atau tidak tersosialisasi dengan baik dari tingkat pusat ke tingkat pelaksana dilapangan dapat menyebabkan kebingungan dan inkonsistensi dalam implementasi. Jika terdapat perbedaan interpretasi atau pemahaman mengenai regulasi, agen pelaksana di daerah mungkin tidak dapat menerapkan kebijakan sesuai dengan maksud awal pembuat kebijakan, hal ini menunjukkan pentingnya saluran komunikasi yang efektif dan mekanisme umpan balik yang kuat antara pusat dan daerah untuk memastikan keselarasan dalam implementasi.

e. Efektivitas Sanksi yang Kurang Optimal

Meskipun UPPKB Widodaren Ngawi menerapkan sanksi administratif berupa tilang, narasumber menilai efektivitasnya masih kurang karena banyak pengemudi yang menyepelekan hanya membayar denda tanpa adanya perubahan perilaku yang signifikan. Disarankan supaya sanksi lebih dipertajam, melibatkan pemilik kendaraan atau perusahaan dengan sanksi yang lebih berat seperti pembekuan izin atau pidana.

Tujuan kebijakan bilamana sanksi yang diberlakukan tidak memberi efek jera, maka tujuan kebijakan untuk mengubah perilaku target sasaran tidak akan tercapai. Pengemudi yang hanya membayar denda tanpa konsekuensi lebih lanjut akan cenderung mengulangi pelanggaran. Saran untuk melibatkan pemilik perusahaan dengan sanksi yang lebih berat menunjukkan pemahaman bahwa akar masalah seringkali bukan pada pengemudi semata, melainkan pada kebijakan perusahaan yang mendorong praktik ODOL, hal tersebut mengindikasikan perlunya penyesuaian dalam desain kebijakan sanksi agar lebih tepat sasaran dan memiliki daya paksa yang

lebih kuat.

- 3. Langkah yang diambil Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPKKB) Widodaren Ngawi untuk mengatasi kendala-kendala yang ada dalam mengimplementasikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.**

Dalam ranah implementasi kebijakan publik adaptasi dan inovasi menjadi krusial untuk mengatasi berbagai hambatan di lapangan, meskipun bergulat dengan tantangan signifikan, UPPKB Widodaren Ngawi secara konsisten meningkatkan efektivitas pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama dalam konteks penanganan ODOL , yakni sebagai berikut :

1. Peningkatan Upaya Sosialisasi dan Edukasi

Salah satu langkah yang diambil adalah penggalakan upaya sosialisasi dan edukasi mengenai ODOL. Narasumber menyebutkan bahwa Kepolisian dan Kementerian Perhubungan telah memulai sosialisasi ini sejak awal Juni, yang ditujukan tidak hanya kepada pengemudi tetapi juga kepada perusahaan angkutan barang sosialisasi ini bersifat berkelanjutan dan akan terus dilakukan. Pemerintah, aparat penegak hukum serta berbagai pihak terkait perlu bekerja sama dalam melakukan kampanye edukasi yang efektif guna meningkatkan pemahaman masyarakat akan pentingnya mentaati aturan lalu lintas. Ketika pelanggaran lalu lintas ditindak secara adil dan efisien, hal ini dapat memberikan efek jera bagi pelanggar dan mendorong masyarakat untuk lebih patuh terhadap aturan yang berlaku. Sanksi yang diberikan kepada pelanggar juga perlu disesuaikan dengan tingkat pelanggaran yang dilakukan, sehingga dapat memberikan efek preventif yang lebih optimal⁹.

2. Usulan Peningkatan Sumber Daya dan Pemanfaatan Teknologi

Narasumber menyampaikan harapan dan rekomendasi untuk penambahan jumlah staff UPPKB Widodaren Ngawi selain itu terdapat visi untuk memanfaatkan

⁹Sinatra, A., Saputra, W., Yanova, M. H., & Saputra, M. F. (2022). Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain Dalam Perspektif Nilai Keadilan. *Jurnal Penegakan Hukum Indonesia*, 3(3), 301-318.

teknologi canggih seperti *Weight in Motion* (WIM) yang dijelaskan berfungsi layaknya *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) untuk deteksi otomatis pelanggaran dimensi dan berat kendaraan. Sistem ini diharapkan dapat mengirimkan notifikasi pelanggaran secara elektronik. Rekomendasi ini secara langsung menanggapi kendala keterbatasan sumber daya dan fasilitas, penambahan staff akan meningkatkan kapasitas UPPKB Widodaren Ngawi dalam melakukan pengawasan secara lebih intensif dan konsisten terutama mengingat operasional 24 jam. Pemanfaatan teknologi WIM merupakan langkah inovatif yang dapat merevolusi proses pengawasan sehingga teknologi dapat berfungsi sebagai sumber daya yang meningkatkan efisiensi dan efektivitas. WIM dapat mengurangi ketergantungan pada intervensi manual, meminimalkan praktik "kucing-kucingan" dan menyediakan data yang lebih akurat dan *real-time*, hal ini juga dapat mengatasi kendala modus pelanggaran beragam dengan menyediakan sistem pengawasan yang lebih sulit dihindari serta mengurangi risiko bagi petugas di lapangan terutama pada malam hari.

3. Pengembangan Sistem Informasi Terintegrasi dan Penguatan Hukum

UPPKB Widodaren Ngawi memiliki harapan untuk membangun sistem informasi yang terintegrasi antarlembaga penegak hukum meliputi Kementerian Perhubungan, Kepolisian, Kejaksaan dan Pengadilan. Secara fundamental langkah ini dapat mengatasi kendala minimnya koordinasi antar organisasi dan masalah regulasi/komunikasi dari pusat. Sistem informasi terintegrasi akan memfasilitasi pertukaran data dan informasi secara *real-time* antar lembaga, memungkinkan penegakan hukum yang lebih sinergis dan komprehensif, hal ini akan mengatasi fragmentasi wewenang dan yurisdiksi, UPPKB dapat fokus pada penimbangan dan Kepolisian pada penindakan dijalanan raya dengan dukungan data yang sama. Koordinasi yang kuat antar lembaga merupakan prasyarat untuk keberhasilan kebijakan yang melibatkan banyak pihak. Penguatan hukum disisi lain dapat merujuk pada peninjauan kembali regulasi yang ada untuk memastikan sanksi yang lebih efektif dan memiliki daya jera yang lebih kuat yang relevan dengan kendala efektivitas sanksi yang kurang optimal.

4. Penajaman Sanksi dan Pelibatan Pemilik Perusahaan

Narasumber Bapak Fayan Setiawan Nugroho secara kritis menyarankan penajaman sanksi khususnya dengan melibatkan pemilik kendaraan atau perusahaan dengan memberlakukan sanksi yang lebih berat seperti kurungan pidana atau pembekuan izin kendaraan, hal ini didasari oleh observasi bahwa sopir seringkali hanya menjalankan perintah dan perusahaan tidak mau tahu masalah di jalan. Saran ini merupakan respons langsung terhadap kendala efektivitas sanksi yang kurang optimal dan kurangnya disposisi dari pengusaha, dalam teori implementasi sanksi harus memiliki daya *deterrence* yang memadai untuk mengubah perilaku. Jika sanksi hanya menargetkan pengemudi (yang seringkali bukan pembuat keputusan utama terkait muatan) maka efek jera terhadap sumber masalah (perusahaan) menjadi minim. Dengan mengalihkan fokus sanksi pada pemilik perusahaan kebijakan akan lebih tepat sasaran dan berpotensi menciptakan perubahan perilaku yang lebih fundamental ditingkat korporasi, hal ini juga mencerminkan pemahaman bahwa implementasi kebijakan tidak hanya tentang penegakan dilapangan, tetapi juga tentang menciptakan insentif dan disinsentif yang tepat bagi semua aktor yang terlibat.

PENUTUP

Simpulan

Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan bermuatan di UPPKB Widodaren Ngawi mencakup pengawasan angkutan muatan berlebih, penindakan pelanggaran, penurunan muatan dan pemberian sanksi administratif (tilang). Prosedur pemeriksaan melibatkan penimbangan, pengecekan surat-surat (STNK, buku uji) dan penindakan apabila ditemukan pelanggaran seperti muatan berlebih atau buku uji mati. Implementasi ini masih menghadapi tantangan signifikan sehingga melalui kombinasi penimbangan yang akurat, verifikasi dokumen yang telitian penerapan sanksi yang proporsional, UPPKB berupaya menciptakan lingkungan transportasi yang patuh regulasi

UPPKB Widodaren Ngawi dalam menangani kendaraan bermuatan menghadapi beberapa kendala utama yang multifaset. Pertama, rendahnya disposisi dan kesadaran pelaku angkutan (pengemudi dan pengusaha) yang menyebabkan perilaku penghindaran sistematis. Kedua, keterbatasan sumber daya, baik personel (hanya 20 petugas untuk operasional 24 jam) maupun fasilitas (pencahayaan minim) yang membatasi kapasitas pengawasan optimal. Ketiga, minimnya koordinasi antar lembaga khususnya dengan Kepolisian yang menyebabkan fragmentasi penegakan hukum di luar area jembatan timbang. Keempat, adanya "*missing link*" dalam komunikasi regulasi dari pusat ke daerah yang menimbulkan inkonsistensi interpretasi. Kelima, efektivitas sanksi administratif yang kurang optimal karena tidak memberikan efek jera yang cukup terutama bagi pemilik perusahaan.

UPPKB Widodaren Ngawi telah mengambil beberapa langkah dalam menghadapi kendala implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terkait kendaraan bermuatan yang meliputi peningkatan upaya sosialisasi dan edukasi kepada pengemudi dan perusahaan (bekerja sama dengan kepolisian), usulan peningkatan sumber daya (penambahan staf) dan pemanfaatan teknologi (*Weight in Motion - WIM* untuk deteksi otomatis), pengembangan sistem informasi terintegrasi antar lembaga penegak hukum serta saran penajaman sanksi dengan melibatkan pemilik perusahaan guna efek jera yang lebih kuat. Langkah-langkah ini menunjukkan pemahaman UPPKB terhadap kompleksitas masalah dan komitmen untuk perbaikan.

Saran

Untuk meningkatkan efektivitas implementasi UPPKB Widodaren Ngawi perlu secara berkelanjutan mengevaluasi dan mengadaptasi prosedur pengawasan dan penindakan. Penting untuk mengembangkan strategi yang lebih inovatif dalam mengatasi perilaku penghindaran pengemudi, mungkin dengan patroli acak atau sistem pengawasan yang tidak terduga diluar area jembatan timbang, serta memperkuat prinsip *deterrence* melalui konsistensi penegakan hukum.

Pemerintah pusat maupun daerah harus segera memberikan perhatian lebih dan menyediakan dana serta dukungan yang cukup untuk UPPKB Widodaren Ngawi, hal ini berarti menambah jumlah petugas dan memperbaiki fasilitas yang ada, selain itu UPPKB dan Kepolisian perlu bekerjasama lebih erat dan terstruktur. Mereka harus sering berpatroli bersama dan membagi tugas dengan jelas agar penegakan hukum lebih efektif serta aturan sanksi perlu diubah supaya lebih tegas. Sanksi tidak hanya diberikan kepada sopir tetapi juga kepada pemilik perusahaan yang kendaraannya melanggar dengan tujuan agar mereka benar-benar jera dan tidak mengulangi pelanggaran.

UPPKB harus terus mendesak dan mempercepat supaya usulan penambahan petugas dan penggunaan teknologi canggih seperti *Weight in Motion* (WIM) dapat segera terwujud, hal ini penting agar pekerjaan lebih efisien dan tidak terlalu bergantung pada pemeriksaan manual. UPPKB Widodaren Ngawi selain itu harus menjadikan pengembangan sistem data yang terhubung antar lembaga penegak hukum sebagai proyek utama. Semua pihak terkait harus mendukung penuh proyek dan UPPKB perlu ikut serta secara aktif dalam merumuskan aturan sanksi yang lebih tegas dan menyeluruh. Tujuannya yakni memastikan sanksi tersebut dapat mengubah perilaku perusahaan bukan hanya sopir

DAFTARPUSTAKA

Ataline Muliasari, “Potensi Kecelakaan Kendaraan Over Dimension/Overloading (ODOL) Pada Area Tikungan Berdasarkan Persentase Berat Muatan dan Kondisi Alinyemen Horizontal Suatu Area Jalan” Jurnal Baruna Horizon Vol. 5, No.2, 2022.

Gusvita Maya Sari, Zaili Rusi, “ PengawasanKendaraan ODOL Di Jalan Lintas Indragiri Hulu” Jurnal SARAQ OPAT, Vol 5 No 1, 2023

Institusi Transportasi dan Logistik Trisakti (On-Line),2023,tersedia di <https://repository.itltrisakti.ac.id/>

Kusuma, I. B. A., Sukandia, I. N., & Sutama, I. N, “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Umum Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Jurnal Analogi Hukum,Vol.6, No.1, 2024.

Prima Widiyanto, Firda Aranza, and M Arif Hernawan, “Kualitas Pelayanan Dan Harga Terhadap Loyalitas Pelanggan Perusahaan Jasa Angkutan Barang,” Jurnal Transportasi, Logistik Dan Aviasi Vol.1, No.1, 2021.

SH Azmi Fendri and M Kn, Pengaturan Kewenangan Pemerintah Dan Pemerintah Daerah Dalam Pemanfaatan Sumber Daya Mineral Dan Batu Bara (PT. RajaGrafindo Persada-Rajawali Pers, 2023).

Satria Cipta Agung Pratama and R Yuniar Anisa Ilyanawati, “Upaya Penegakkan Hukum Terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Polres Bogor,” Karimah Tauhid Vol.3, No. 8, 2024.

Sinatra, A., Saputra, W., Yanova, M. H., & Saputra, M. F, “Pelanggaran Lalu Lintas Dengan Menggunakan Kendaraan Atas Nama Orang Lain Dalam Perspektif Nilai Keadilan”. Jurnal Penegakan Hukum Indonesia, Vol.3, No.3, 2022.

Airlangga, U. A. W., & Suryokencono, P.”Sinkronisasi Hukum Pengaturan Electronic Traffic Law Enforcement (Etle) Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”. Indonesian Journal of Law and Justice, Vol.1, No.4, 2024.