

**KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN
TERHADAP ANGKUTAN BARANG *OVERDIMENSION*
DAN *OVERLOADING* DI KOTA PALOPO**

Skripsi

*Diajukan Sebagai Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Pada Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah)
Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Palopo*



UIN PALOPO

Oleh

FADHIL MULYA RAMADHAN

2203020036

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI PALOPO
2026**

**KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN
TERHADAP ANGKUTAN BARANG *OVERDIMENSION*
DAN *OVERLOADING* DI KOTA PALOPO**

Skripsi

*Diajukan Sebagai Syarat Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)
Pada Program Studi Hukum Tata Negara (Siyasah)
Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Palopo*



UIN PALOPO

Oleh

FADHIL MULYA RAMADHAN

2203020036

Pembimbing :

- 1. Ilham, S.Ag. M.A**
- 2. Wawan Haryanto, S.H., M.H.**

PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI PALOPO

2026

HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fadhil Mulya Ramadhan

NIM : 2203020036

Fakultas : Syariah

Program Studi : Hukum Tata Negara

menyatakan dengan sebenarnya bahwa :

1. Skripsi ini benar-benar merupakan karya hasil saya sendiri, bukan plagiasi atau duplikasi dari tulisan/karya orang lain yang saya akui sebagai tulisan atau pikiran saya sendiri,
2. Seluruh bagian dari skripsi ini adalah karya saya sendiri selain kutipan yang ditunjukkan sumbernya. Segala kekeliruan dan atau kesalahan yang ada di dalamnya adalah tanggungjawab saya.

Bilamana di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi administratif atas perbuatan tersebut dan gelar akademik yang saya peroleh karenanya dibatalkan.

Demikian pernyataan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Palopo, 17 Januari 2026
Yang membuat pernyataan



Fadhil Mulya Ramadhan
2203020036

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi berjudul Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *Overdimension* dan *Overloading* di Kota Palopo, Nomor Induk Mahasiswa (NIM) 2203020036, Mahasiswa Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Palopo, yang *dimunaqasyahkan* pada Hari Rabu 14 Januari 2026 Masehi bertepatan pada 14 Rajab 1446 *Hijriah* telah diperbaiki sesuai catatan dan permintaan Tim Penguji, dan diterima sebagai syarat meraih gelar Sarjana Hukum (S. H).

Palopo, 21 Januari 202

TIM PENGUJI

1. Dr. Helmi Kamal, M.HI.	Ketua Sidang	(.....)
2. Dr. Fasiha, S.E.I., M.E.I.	Sekretaris Sidang	(.....)
3. Prof. Dr. H. Muammar Arafat Yusmad, S.H., M.H., C.M.	Penguji I	(.....)
4. Sabaruddin, S.HI., M.H.	Penguji II	(.....)
5. Ilham, S.Ag., M.A.	Pembimbing I	(.....)
6. Wawan Haryanto, S.H., M.H., CLA	Pembimbing II	(.....)

Mengetahui:

Rektor UIN Palopo
Dekan Fakultas Syariah



Dr. Helmi Kamal, M.HI.
NIP 197003071997032001

Ketua Program Studi
Hukum Tata Negara



Wawana Halide, S.HI., M.H.
NIP 198801062019032007

PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ، وَالصَّلَاةُ وَالسَّلَامُ عَلَى أَشْرَفِ الْأَنْبِيَاءِ وَالْمُرْسَلِينَ، وَعَلَى آلِهِ وَأَصْحَابِهِ

وَمَنْ تَبِعَهُمْ بِإِحْسَانٍ إِلَى يَوْمِ الدِّينِ، أَمَّا بَعْدُ

Puji syukur peneliti panjatkan kepada Allah SWT, yang telah menganugerahkan rahmat, hidayah, kekuatan lahir dan batin, sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan judul “*Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang Overdimension dan Overloading dikota Palopo*”. Shalawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada junjungan Rasulullah SAW, beserta seluruh keluarga, sahabat dan para pengikutnya.

Penelitian ini disusun sebagai syarat yang harus diselesaikan, guna memperoleh gelar sarjana dalam bidang Hukum Keluarga Islam pada Universitas Islam Negeri (UIN) Palopo. Penulisan penelitian ini dapat terselesaikan berkat bantuan, bimbingan serta dukungan dari beberapa pihak walaupun penelitian ini masih jauh dari kata sempurna. Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga dengan penuh ketulusan hati dan keikhlasan para pihak yang terlibat dalam proses penyelesaian penelitian ini.

Kepada kedua orang tua saya tercinta bapak Darman Razak dan ibu Muliani. yang telah memberikan dukungan, semangat, perhatian, serta selalu mendoakan penulis untuk bisa menyelesaikan tugas akhir skripsi ini. Peneliti menyadari bahwa

tidak mampu untuk membalas semua itu, hanya doa yang dapat peneliti berikan untuk mereka semoga senantiasa berada dalam limpahan rahmat dan kasih sayang Allah SWT, dan mengumpulkan kita semua dalam Surga-Nya kelak.

Peneliti menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga dengan penuh ketulusan hati dan keikhlasan, kepada:

1. Rektor UIN Palopo Bapak Dr. Abbas Langaji, M. Ag., Wakil rektor bidang akademik dan pengembangan kelembagaan bapak Dr. Munir Yusuf, M.Pd., wakil rektor administrasi umum, perencanaan dan keuangan bapak Dr. Masruddin, S. S., M. Hum., wakil rektor bidang kemahasiswaan dan kerja sama, bapak Dr. Takdir, S. H., M. H., yang telah berupaya meningkatkan mutu perguruan tinggi ini.
2. Dekan Fakultas Syariah, Dr. Muhammad Tahmid Nur, M. Ag., Wakil dekan Bidang Akademik dan pengembangan kelembagaan , Dr. Fasiha, S. E. I., M. E. I. Wakil dekan Bidang Administrasi Umum, Perencanaan dan Keuangan, Muh. Akbar, S. H., M. H., Wakil dekan bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama, Muh. Darwis, S. Ag., M. Ag., yang selalu memberikan jalan terbaik dalam penelitian ini.
3. Ketua Program Studi Hukum Tata Negara, Nirwana Halide, S.HI., M.H. dan Sekertaris Program Studi Hukum Tata Negara Firmansyah, S.Pd., S.H., M.H., beserta staf yang telah membantu dan mengarahkan dalam penyelesaian penelitian.
4. Penguji I, Prof Dr. H. Muammar Arafat, S.H., M.H. dan Penguji II, Sabaruddin, S. HI., M. H., yang telah memberikan arahan dan masukan untuk

memperbaiki penulisan. Pembimbing I, Ilham, S.Ag. M.A., dan Pembimbing II Wawan Haryanto, S.H., M.H., yang telah memberikan bimbingan, masukan, dan mengarahkan dalam rangka penyelesaian penelitian.

5. Kepala perpustakaan UIN Palopo, Zainuddin S, S. E., M. Ak. yang telah memberikan peluang untuk peneliti dalam mengumpulkan literatur yang berkaitan dengan pembahasan penelitian ini.
6. Kepada Keluarga Tercinta peneliti Bapak Darman Razak dan Ibu Muliani yang telah mengasuh dan mendidik peneliti penuh kasih sayang sejak kecil hingga sekarang, serta selalu mendoakan setiap langkah yang penulis tempuh, yang pertama merasakan kebahagiaan atas pencapaian kecil yang penulis raih, yang pertama pula memberikan dukungan serta penguat ketika peneliti berada pada kesulitan. Ibu dan Bapak merupakan motivasi dan semangat peneliti dalam proses pendidikan yang telah penulis tempuh hingga sampai pada proses penelitian ini.
7. Kepada sahabat peneliti (Awal, Pei, Dhimaz, Airul, Veni, Rusmi, Asti) yang telah kebersamai peneliti, memberikan pengalaman terbaik selama proses perkuliahan hingga proses penulisan penelitian ini.

Semoga setiap bantuan doa, dukungan, motivasi, kerjasama, dan amal bakti yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan yang layak disisi Allah SWT. Peneliti berharap semoga penelitian ini bermanfaat bagi setiap yang memerlukan dan semoga Allah SWT menuntun kearah yang benar dan lurus.

Palopo, 10 Oktober 2025

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB DAN SINGKATAN

A. Transliterasi Arab-Latin

Transliterasi dimaksudkan sebagai pengalih-hurufan dari abjad yang satu ke abjad yang lain. Transliterasi Arab-Latin di sini ialah penyalinan huruf-huruf Arab dengan huruf-huruf Latin beserta perangkatnya.

1. Konsonan

Berikut ini daftar huruf Arab yang dimaksud dan transliterasinya dengan huruf latin:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	š	es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ḥa	ḥ	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	Zet (dengan titik di atas)

ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ye
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Za	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	`ain	`	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
د	Dal	D	De
ذ	Ḍal	Ḍ	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet

س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ye
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Ẓa	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	`ain	`	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki

2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau *monoftong* dan vokal rangkap atau *diftong*.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
------------	------	-------------	------

ـَ	Fathah	A	A
ـِ	Kasrah	I	I
ـُ	Dammah	U	U

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
...يَ	Fathah dan ya	Ai	a dan u
...وَ	Fathah dan wau	Au	a dan u

Contoh:

- كَتَبَ kataba
- فَعَلَ fa`ala
- سُئِلَ suila
- كَيْفَ kaifa
- حَوْلَ haula

3. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
------------	------	-------------	------

...أ...ى...	Fathah dan alif atau ya	Ā	a dan garis di atas
...ىِ	Kasrah dan ya	Ī	i dan garis di atas
...وُ	Dammah dan wau	Ū	u dan garis di atas

Contoh:

- قَالَ qāla
- رَمَى ramā
- قِيلَ qīla
- يَقُولُ yaqūlu

4. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua, yaitu:

a. Ta' marbutahhidup

Ta' marbutahhidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah "t".

b. Ta' marbutah mati

Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h".

- c. Kalau pada kata terakhir dengan ta' marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang *al* serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta' marbutah itu ditransliterasikan dengan "h".

Contoh:

- رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ raudah al-atfāl/raudahtul atfāl

- الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ al-madīnahal-munawwarah/al-madīnatul munawwarah
- طَلْحَةَ talhah

5. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid, ditransliterasikan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

- نَزَّلَ nazzala
- الْبِرُّ al-birr

6. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu ال, namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas:

a. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf “l” diganti dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

b. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariyah ditransliterasikan dengan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya.

Baik diikuti oleh huruf syamsiyah maupun qamariyah, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanpa sempang.

Contoh:

- الرَّجُلُ ar-rajulu
- الْقَلَمُ al-qalamu
- الشَّمْسُ asy-syamsu
- الْجَلَالُ al-jalālu

7. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan sebagai apostrof. Namun hal itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Sementara hamzah yang terletak di awal kata dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

Contoh:

- تَأْخُذُ ta'khuзу
- شَيْءٌ syai'un
- النَّوْءُ an-nau'u
- إِنَّ inna

8. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun huruf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan, maka penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

- وَإِنَّ اللَّهَ فَهُوَ خَيْرُ الرَّازِقِينَ Wa innallāha lahuwa khair ar-rāziqīn/Wa innallāha lahuwa khairurrāziqīn
- بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَ مُرْسَاهَا Bismillāhi majrehā wa mursāhā

9. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat. Bilamana nama diri itu didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Contoh:

- الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ Alhamdu lillāhi rabbi al-`ālamīn/
Alhamdu lillāhi rabbil `ālamīn
- الرَّحْمَنُ الرَّحِيمُ Ar-rahmānir rahīm/Ar-rahmān ar-rahīm

Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh:

- اللَّهُ غَفُورٌ رَحِيمٌ Allaāhu gafūrun rahīm
- لِلَّهِ الْأُمُورُ جَمِيعًا Lillāhi al-amru jamī`an/Lillāhil-amru jamī`an

10. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid. Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

B. Daftar Singkatan

Beberapa singkatan yang dibakukan adalah :

swt.	= subhanahu wa ta'ala
saw.	= sallallahu 'alaihi wa sallam
as	= 'alaihi al-salam
H	= Hijriyyah
M	= Masehi
QS .../... :4	= QS al-Baqarah/2 :4 atau QS Ali 'Imran/3:4
H.R	= Hadist Riwayat

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
HALAMAN JUDUL	ii
PRAKATA.....	iii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB DAN SINGKATAN	vi
DAFTAR ISI.....	xv
DAFTAR TABEL	xvii
ABSTRAK	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
BAB II KAJIAN TEORI.....	8
A. Penelitian Terdahulu yang Relevan	8
B. Landasan Teori.....	12
C. Kerangka Pikir	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	24
A. Pendekatan dan Jenis Penelitian	24
B. Lokasi Penelitian.....	25
C. Sumber Data	25
D. Teknik Pengumpulan Data	26
E. Tehnik Pengolahan Data dan Analisis	28
BAB IV DESKRIPSI DATA DAN PEMBAHASAN.....	30
A. Deskripsi Data.....	30
1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	30
2. Sejarah Dinas Perhubungan Kota Palopo	31
3. Visi Misi Dinas Perhubungan Kota Palopo.	36
4. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo.....	38
B. Hasil Penelitian	41
C. Pembahasan.	41
1. Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang <i>Overdimension Overloading</i> Di kota Palopo.....	42
2. Tindakan Hukum Dinas Perhubungan Kota Palopo Terhadap Angkutan Barang <i>Overdimension Overloading</i>	51
BAB V PENUTUP	61
A. Kesimpulan	61
B. Saran	62
C. Implikasi.	62
DAFTAR PUSTAKA.....	64

LAMPIRAN..... 71

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Data Spesifikasi Fungsi dan Peran Informan Penelitian	42
Tabel 4.2 Standar <i>Overdimension</i> dan <i>Overloading</i>	48
Tabel 4.3 Data Kendaraan yang tidak dikeluarkan akibat odol dikota Palopo selama 3 Tahun Terakhir	50
Tabel 4.4 Data angka kecelakaan akibat <i>overdimension overloading</i>	57

ABSTRAK

Fadhil Mulya Ramadhan, 2026. “*Kewenangan dinas perhubungan terhadap angkutan barang overdimension dan overloading dikota palopo*”. Skripsi Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Palopo. Dibimbing oleh Pembimbing I Ilham dan Pembimbing II Wawan Haryanto

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *Overdimension* dan *Overloading* dikota Palopo. *Overdimension Overloading* (ODOL) merupakan kelebihan beban muatan pada kendaraan. Secara definisi, *overloading* adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan. Sementara *Overdimension* adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan. Penelitian ini menggunakan pendekatan Yuridis Sosiologis, dan Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara, observasi, serta dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dinas perhubungan kota palopo memiliki kewenangan dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang melalui kegiatan pemeriksaan kendaraan, sosialisasi, serta operasi gabungan dengan kepolisian. Namun, pelaksanaan kewenangan belum optimal disebabkan oleh beberapa hambatan, antara lain keterbatasan personel, belum adanya jembatan timbang permanen, serta rendahnya kesadaran hukum para sopir dan pengusaha angkutan . sebagai upaya preventif, dishub melakukan sosialisai dan penyuluhan kepada pengusaha serta pengemudi angkutan barang. Sedangkan upaya represif dilakukan melalui pemberian sanksi administratif dan koordinasi dengan satlantas polres palopo untuk penindakan hukum.

Kata Kunci: Kewenangan, Dinas Perhubungan, *Overdimension* dan *Overloading*, Kota Palopo.

ABSTRACT

Fadhil Mulya Ramadhan, 2026. "The authority of the transportation department regarding overdimension and overloading freight transportation in Palopo City." Thesis, Constitutional Law Study Program, Faculty of Sharia, State Islamic University of Palopo. Supervised by Supervisor I Ilham and Supervisor II Wawan Haryanto

This study aims to determine the Authority of the Transportation Agency Regarding Overdimension and Overloading Freight Transportation in the city of Palopo. Overdimension Overloading (ODOL) is an excess load on a vehicle. By definition, overloading is a condition where a vehicle carries a load that exceeds the specified load limit. While Overdimension is a condition where the dimensions of the vehicle carrier do not comply with production standards and regulatory provisions. This study uses a Sociological Juridical approach, and data collection techniques are carried out through interviews, observations, and documentation. The results of the study indicate that the Palopo City Transportation Agency has the authority to supervise freight transportation through vehicle inspection activities, socialization, and joint operations with the police. However, the implementation of supervision has not been optimal due to several obstacles, including limited personnel, the absence of permanent weighbridges, and low legal awareness of drivers and transportation entrepreneurs. As a preventive measure, the Transportation Agency conducts socialization and counseling to entrepreneurs and drivers of freight transportation. While repressive efforts are carried out through the imposition of administrative sanctions and coordination with the Palopo Police Traffic Unit for legal action.

Keywords: authority, Transportation Agency, Overdimension and Overloading, Palopo City.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pasal 1 ayat (3) Undang-undang Dasar 1945 menegaskan bahwa Indonesia adalah negara hukum. Prinsip ini menempatkan hukum sebagai landasan utama dalam setiap aspek kehidupan berbangsa dan bernegara, termasuk dalam sektor transportasi.¹Transportasi umum memegang peranan penting bagi manusia baik di daerah perkotaan maupun pedesaan.

Timbul tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi agar pergerakan manusia dapat berlangsung secara aman, nyaman, teratur, dan lancar serta efisien dari segi waktu maupun biaya. Salah satu solusinya adalah menyediakan jalur transportasi darat yang mempunyai efisiensi tinggi terutama dalam hal kecepatan, biaya yang murah dan dapat mengangkut dalam jumlah banyak.

penyediaan transportasi umum merupakan kewajiban dan tanggung jawab dari pemerintah karena menyangkut harkat hidup orang banyak. Penyediaan sarana dan prasarana transportasi menjadi hal yang harus terpenuhi demi tercapainya segala aktivitas dengan efektif dan efisien yang dijalankan oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari.²

¹ Kristina, "Bunyi dan Makna UUD 1945 Pasal 1 Ayat 3," DETIK EDU, 2021, <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-5696012/bunyi-dan-makna-uud-1945-pasal-1-ayat-3-kamu-tahu-nggak>.

² Muhamad Aan Burhanudin, Ipah Ema Jumiaty, Rahmawati Rahmawati "Peran Dinas Perhubungan Dalam Optimalisasi Fungsi Terminal Balaraja Kabupaten Tangerang", Universitas Sultan Ageng Tirtayasa Angger Sigit Pramukti dan Meilani Chahyaningsih, *Pengawasan Hukum Terhadap Aparatur Negara* (yogyakarta, 2018).

Semakin meningkatnya suatu kebutuhan masyarakat maka akan semakin tinggi juga tingkat penggunaan alat transportasi yang digunakan untuk memenuhi permintaan masyarakat, hal ini yang kerap menjadikan alat transportasi khususnya angkutan barang mengalami kelebihan beban muatan atau *Over Dimension Over Loading* (ODOL).³

Over Dimension Over Load (ODOL) merupakan kelebihan beban muatan pada kendaraan. Secara definisi, *Overloading* adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan. Sementara *Overdimension* adalah suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan.⁴

Masalah kelebihan muatan atau ODOL (*overdimension Overloading*) telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan, undang-undang ini mencakup pengaturan lalulintas dan angkutan barang, baik dari aspek pencegahan maupun penegakan hukum, dengan mempertimbangkan perubahan yang diperlukan akibat kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang pesat.⁵

perlunya landasan hukum yang kuat dan penerapan norma hukum secara

³ Yeni Santi, S.H., M.H, M.Si Dra. Camelia Putrini, dan M.Si Dra. Nurlaeli. "Penelitian Pengawasan Dan Pengendalian Hukum Angkutan Barang Sebagai Upaya Zero Over Dimension Over Loading (Odol)." *repository.ut.ac.id*, 2023.

⁴ Thadeus Raphael Gunawan, Amalia Kurniawan, dan Muchammad Fauzi, "Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimensi dan Over Loading (Studi Literatur)," *Jurnal Taguchi: Jurnal Ilmiah Teknik dan Manajemen Industri* 3, no. 1 (Juli 2023): 112–117, <https://doi.org/10.46306/tgc.v3i1.61>.

⁵ BAPPENAS RI, "UU No.22 Tahun 2009 Peraturan Presiden Republik Indonesia," *Demographic Research*, 2009, 4.

konsisten untuk menjamin efektivitas penegakan aturan.⁶ Pada konteks ini tujuan hukum adalah untuk menciptakan kedamaian, ketertiban, ketentraman, dan kesejahteraan serta kebahagiaan dalam masyarakat sehingga penegakan hukum bisa lebih maksimal.⁷

Overloading mengacu pada situasi di mana kendaraan angkutan barang memuat beban melebihi kapasitas yang ditentukan oleh peraturan yang berlaku. Praktik ini sering kali dilakukan untuk mengurangi biaya operasional per unit barang yang diangkut atau untuk meningkatkan efisiensi dalam pengiriman. Namun, tindakan ini membawa dampak negatif yang signifikan, baik untuk kendaraan itu sendiri maupun untuk infrastruktur jalan yang digunakan.

Dampak dari *Overloading* sangat luas dan merugikan. Dari segi kendaraan, beban yang melebihi kapasitas dapat mempercepat kerusakan komponen, menurunkan umur pakai kendaraan, serta meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Dari sisi infrastruktur jalan, *Overloading* dapat menyebabkan kerusakan pada jalan raya, termasuk munculnya retakan dan lubang, yang pada gilirannya memperpendek umur jalan dan meningkatkan biaya pemeliharaan. Selain itu, muatan berlebihan juga dapat mempengaruhi keselamatan pengguna jalan lain dan menambah potensi terjadinya kecelakaan.⁸

⁶ Muammar Arafat Yusmad, Format masa depan (Catatan Hukum dan Demokrasi Indonesia), 2020.

⁷ Firmansyah, Penegak Hukum dan Problematika dalam menghadapi tantangan kebangsaan, Vol 6.No.2022

⁸ Satria Cipta Agung Pratama, Nurwati, dan 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): 50–52.

Wewenang Dinas Perhubungan (angkutan penumpang dan barang) memiliki kewenangan untuk memeriksa kelengkapan Buku Kir/Uji dan masa uji. Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan secara berkala setiap 6 bulan sekali serta masa berlaku Ijin Trayek (mayoritas dari angkutan penumpang umum/taxi di umum kan telah habis masa berlaku ijin trayek, dan belum dilakukan perpanjangan).⁹ Permasalahan *overdimension Overloading* (ODOL) pada kendaraan angkutan barang masih menjadi tantangan serius dalam sistem transportasi di Indonesia.

Peningkatan jumlah kendaraan niaga yang mencapai lebih dari 6,1 juta hingga November 2024 berdampak signifikan terhadap Tingkat kepatuhan terhadap regulasi lalu lintas.¹⁰ Truk ODOL menjadi salah satu penyebab utama kerusakan infrastruktur yang menghabiskan anggaran negara hingga Rp43,45 Triliun pertahunn untuk perbaikan jalan dan jembatan jalan yang seharusnya memiliki usia pakai 10-15 tahun mengalami percepaatan kerusakannya hanya dalam kurun waktu 3-5 tahun akibat truk yang membawa beban berlebih melebihi kapasitas yang ditetapkan.¹¹

Di provinsi Sulawesi Selatan, fenomena ODOL masih menjadi isu krusial yang mendapat perhatian serius dari pemerintah daerah dan aparat penegak hukum. Berdasarkan data dari direktorat lalulintas polda Sulawesi Selatan dalam operasi patuh pallawa 2024, tercatat sebanyak 198 kendaraan truk yang terbukti melanggar

⁹ <http://dishub.bantulkan.go.id/hal/profil> Diakses Pada Tanggal 26 April Pukul 22.35
WITA

¹⁰ Muhammad Fadli Ramadan, "Populasi Mobil Barang Capai 6,1 Juta Unit, pengawasan truk ODOL perlu di perketat," SindoNews, 2024, <https://otomotif.sindonews.com>.

¹¹ Azwar Ferdian Ruli Kurniawan, "Fenomena Truk ODOL dan Kesulitan Pemerintah Berantas Truk ODOL," KOMPAS.com, 2025, <https://otomotif.kompas.com>.

aturan ODOL.¹²

operasi keselamatan Pallawa 2025 yang dilakukan oleh bidang lalu lintas polres kota palopo salah satu fokus utamanya adalah kendaraan *Overloading* *overdimension* (ODOL), karena dapat membahayakan keselamatan pengendara lain dan tidak sesuai standart produksi.¹³ Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji sejauh mana Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam mengatasi permasalahan *Overloading* dan *overdimension* pada angkutan barang.

Penelitian ini juga akan menganalisis kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan kewenangan serta mencari solusi yang dapat diterapkan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan hukum terhadap angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan. Dengan adanya penelitian ini, diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam perbaikan sistem pengawasan dan kebijakan yang lebih efektif dalam mengatasi pelanggaran *overdimension* *Overloading* di Kota Palopo.

A. Rumusan Masalah

Berdasarkan pembahasan masalah yang di uraikan dilatar belakang, maka dapat ditarik rumusan masalah yang akan menjadi fokus analisis dalam penelitian ini. Masalah yang dapat dirumuskan sebagai berikut:

¹² Detiksulsel, "Polda Sulsel Tilang 198 Truk ODOL Sepanjang Juli 2024," detiksulsel, 2024, <https://www.detik.com/sulsel/berita/d-7452161/polda-sulsel-tilang-198-truk-odol-sepanjang-juli-2024>.

¹³ Rusdianto Dian, "Apel Gelar Pasukan Ops Keselamatan Pallawa 2025, PJ Walikota Palopo Pimpin Dan Berikan Pesan Kamseltibcarlantas," tbnewspolrespalopo, 2025, <https://tbnewspolrespalopo.com/apel-gelar-pasukan-ops-keselamatan-pallawa-2025-pj-walikota-palopo-pimpin-dan-berikan-pesan-kamseltibcarlantas/>.

1. Bagaimana kewenangan dinas perhubungan kota palopo dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang *overdimension Overloading*?
2. Bagaimana Tindakan hukum dinas perhubungan kota palopo terhadap kendaraan *overdimension Overloading*?

B. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukan penelitian ini yang sesuai dengan latar belakang dan rumusan masalah adalah sebagai berikut :

1. Menjelaskan kewenangan dinas perhubungan Kota Palopo dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang ODOL (*overdimension Overloading*).
2. Merumuskan Tindakan hukum dinas perhubungan kota palopo untuk meningkatkan efektivitas pengawasan hukum angkutan barang *overdimension Overloading*.

C. Manfaat Penelitian

Manfaat dari dilakukannya penelitian ini, yaitu berpusat pada manfaat teoritis dan praktis sebagai berikut :

1. Manfaat teoritis

Menjadi referensi bagi akademisi dan peneliti lain yang tertarik untuk mengkaji kewenangan dan pengawasan hukum dinas perhubungan kota palopo terhadap angkutan barang *Overloading overdimension*

2. Manfaat praktis

Mendorong kepatuhan terhadap peraturan untuk meningkatkan keselamatan berkendara dan mengurangi resiko kecelakaan serta, menjadi bahan evaluasi

dalam meningkatkan strategi dan mekanisme pengawasan yang optimal bagi dinas perhubungan kota palopo.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu yang relevan

1. Penelitian yang dilakukan oleh sintia putri febriani dan mimin mintarsih yang berjudul “penegakan hukum dalam kebijakan zero *overdimension dan Overloading* terhadap pengangkutan barang” adalah penelitian yang menggunakan metode penelitian normatif dan pendekatan analisis normatif kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL terhadap pengangkutan barang mengalami kemunduran selama lima tahun kebelakang hal ini disebabkan oleh pengemudi angkutan umum tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkutan, dimensi kendaraan. Sehingga sanksi yang diberikan bisa berbentuk sanksi administrasi dan sanksi pidana kurungan. Pelanggaran ODOL termasuk pada sanksi golongan berat. Kesimpulan bahwa penegakan hukum dalam kebijakan Zero ODOL belum berjalan secara efektif.¹⁴

Persamaan penelitian sintia putri febriani dan mimin mintarsih dengan penelitian ini, adalah sama-sama menggunakan regulasi yang mengatur tentang ODOL, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur teknis batas muatan kendaraan.

Adapun perbedaan penelitian sintia putri febriani dan mimin mintarsih dengan penelitian ini adalah penelitian sintia putri febriani lebih berfokus pada kebijakan

¹⁴ Sintia Putri Febriani dan Mimin Mintarsih, “Penegakan Hukum Dalam Kebijakan Zero Overdimension dan Overloading Terhadap Pengangkutan Barang,” *Reformasi Hukum* 27, no. 1 (April 2023): 42–50, <https://doi.org/10.46257/jrh.v27i1.603>.

Zero ODOL secara nasional, sementara penelitian ini lebih spesifik mengkaji bagaimana Dinas Perhubungan Kota Palopo mengawasi pelanggaran *Overloading overdimension*.

2. Penelitian yang dilakukan oleh Gusvita maya sari dan Zaili Rusli yang berjudul “Pengawasan kendaraan *overdimension Overloading* (ODOL) di jalan lintas Indragiri hulu” Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil penelitian dari Pengawasan Kendaraan *Over Dimension over loading* belum berjalan dengan maksimal. Faktor penghambat dalam pelaksanaan Pengawasan Kendaraan *Over Dimension over loading* ialah kurangnya anggaran yang diberikan untuk melakukan kegiatan pengawasan dilapangan dan kurangnya pemahaman pengemudi dalam berkendara yang meyebabkan kurang maksimal dalam pelaksanaan Pengawasan Kendaraan *Over Dimension over loading* di Jalan Lintas Indragiri Hulu.¹⁵

Persamaan penelitian Gusvita maya sari dan Zaili Rusli dengan penelitian ini adalah kedua penelitian ini sama-sama membahas mengenai pengawasan terhadap kendaraan *overdimension Overloading* (ODOL), dengan fokus pada regulasi yang mengatur kendaraan angkutan barang serta dampaknya terhadap infrastruktur dan keselamatan lalu lintas. Selain itu, kedua penelitian menyoroti peran Dinas Perhubungan dalam menegakkan aturan serta berbagai kendala yang dihadapi dalam proses pengawasan, seperti kurangnya anggaran dan rendahnya kesadaran pengemudi terhadap regulasi yang berlaku. Adapun perbedaan penelitian Gusvita

¹⁵ Gusvita Maya Sari dan Zaili Rusli, “Pengawasan Kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) di Jalan Lintas Indragiri Hulu,” *Jurnal SARAQ OPAT* 5, no. 1 (Januari 2023): 012–021.

maya sari dan Zaili Rusli dengan penelitian ini adalah penelitian ini bertujuan untuk merumuskan strategi dalam meningkatkan efektivitas pengawasan hukum di Kota Palopo, sedangkan penelitian Gusvita maya sari dan Zaili Rusli menemukan bahwa pengawasan kendaraan ODOL di Indragiri Hulu belum berjalan optimal karena keterbatasan anggaran dan rendahnya pemahaman pengemudi terhadap regulasi lalu lintas.

3. Penelitian yang dilakukan oleh Dini ayu Pratiwi yang berjudul “pelaksanaan pengawasan *overdimension Overloading* oleh dinas perhubungan provinsi riau” Penelitian ini dilaksanakan pada Dinas Perhubungan Provinsi Riau bidang Lalu Lintas Jalan. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui pengaruh dan upaya yang sudah dilakukan Dinas Perhubungan Provinsi Riau dalam mengatasi dan mengawasi *Over Dimension Over Loading*. Jenis penelitian yang digunakan deskriptif kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan metode penelitian dengan cara mendeskripsikan secara langsung fenomena yang terjadi pada objek penelitian. Data yang diperoleh dari penelitian ini yaitu dengan wawancara, observasi dan dokumentasi. Hasil penelitian diketahui dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pengawasan *Over Dimension Over Loading* sudah berjalan, namun belum bisa dikatakan optimal. Faktor penghambat dalam pelaksanaan pengawasan *Over Dimension Over Loading* oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau adalah masih terbatasnya sumber daya manusia yang terjun langsung kelapangan, anggaran pengawasan yang tidak cukup, tidak adanya tarif angkutan barang sehingga masih banyak yang melanggar dan kurangnya koordinasi yang baik antara Dinas

Perhubungan Provinsi Riau dengan pihak kepolisian dan instansi terkait.¹⁶

Persamaan penelitian dini ayu Pratiwi dengan penelitian ini adalah Kedua penelitian ini memiliki fokus utama pada pengawasan hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan terhadap kendaraan angkutan barang ODOL (*overdimension Overloading*). Adapun perbedaan penelitian ayu Pratiwi dengan penelitian ini adalah penelitian Dini ayu Pratiwi tidak membahas kewenangan dinas perhubungan sedangkan penelitian ini membahas dengan jelas kewenangan dinas perhubungan kota palopo terhadap angkutan barang ODOL (*Overloading overdimension*).

4. Penelitian yang dilakukan oleh Yusran . S yang berjudul “pengaruh kendaraan *overdimension overloading* (ODOL) terhadap keselamatan lalu lintas” penelitian ini merupakan penelitian tingkat magister (S2) yang menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis statistik untuk mengukur besarnya pengaruh kendaraan *OverDimension* dan *OverLoading* (ODOL) terhadap keselamatan lalu lintas. Data penelitian diperoleh melalui survei lapangan pada titik-titik lalu lintas rawan ODOL serta pengukuran berat dan dimensi kendaraan yang dibandingkan dengan standar teknis yang diatur dalam regulasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kendaraan ODOL memberikan kontribusi signifikan terhadap meningkatnya risiko kecelakaan dan kerusakan infrastruktur jalan. Kendaraan yang melebihi batas dimensi dan muatan memiliki tingkat keterlibatan kecelakaan yang jauh lebih tinggi dibandingkan kendaraan dengan muatan sesuai ketentuan. Penelitian ini juga menemukan bahwa lemahnya

¹⁶ Dini Ayu Pratiwi, “Pelaksanaan Pengawasan Over Dimension Over Loading oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau” (*Skripsi*, Riau, Indonesia, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021).

pengawasan, kurangnya fasilitas penimbangan, serta rendahnya disiplin pengemudi menjadi faktor yang memperburuk tingginya pelanggaran ODOL di wilayah penelitian. Persamaan penelitian Yusran S. Yusran dengan penelitian ini adalah bahwa keduanya sama-sama menyoroti persoalan kendaraan ODOL sebagai ancaman terhadap keselamatan lalu lintas serta kerusakan infrastruktur. Keduanya membahas pentingnya penegakan aturan dan peran aparat pengawas, termasuk Dinas Perhubungan, dalam menerapkan regulasi secara efektif di lapangan. Selain itu, kedua penelitian menekankan bahwa kondisi di lapangan menunjukkan masih adanya ketidakefektifan pengawasan yang berdampak pada maraknya pelanggaran ODOL. Perbedaan penelitian Yusran S. Yusran dengan penelitian ini adalah bahwa penelitian Yusran berfokus pada pengaruh ODOL terhadap tingkat keselamatan lalu lintas dan menggunakan pendekatan kuantitatif, sedangkan penelitian ini lebih berfokus pada pengawasan hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo, khususnya dalam merumuskan strategi guna meningkatkan efektivitas pengawasan ODOL dari perspektif hukum administrasi dan kebijakan publik.¹⁷

B. Landasan Teori

Landasan teori merupakan salah satu aspek fundamental dalam penelitian ilmiah, termasuk dalam penelitian hukum. Landasan teori adalah salah satu struktur konseptual yang berisi kumpulan teori, konsep, dan prinsip-prinsip yang digunakan

¹⁷ Yusran S., "Pengaruh Kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) Terhadap Keselamatan Lalu Lintas" (Universitas Hasanuddin, 2024).

sebagai landasan untuk memahami, menganalisis, dan menjelaskan fenomena yang sedang diteliti.¹⁸

1. Dinas Perhubungan

a. Pengertian

Menurut KBBI pengertian dinas adalah sebagai kantor pemerintah yang mengurus suatu pekerjaan tertentu.¹⁹ Pengertian perhubungan adalah segala yang bertalian dengan lalu lintas dan telekomunikasi (seperti jalan, pelayaran, penerbangan, pos).²⁰

dinas perhubungan adalah suatu Lembaga yang terdiri secara mandiri dalam melaksanakan peran pelaksanaan kebijakan berdasarkan pemerintah otonomi daerah, dinas perhubungan berperan sebagai manajemen transportasi, dinas pekerjaan umum sebagai bidang penyedia prasarana jalan. Dengan adanya otonomi daerah memberikan desentralisasi pada dinas perhubungan untuk melaksanakan otonomi seluas luasnya berikut semua aparatur dan keuangannya kecuali hal-hal yang bersifat nasional yang akan diatur dalam undang-undang.

Dinas perhubungan berperan penting dalam lalu lintas dan angkutan jalan untuk mengatur transportasi yang beroperasi di lalu lintas seperti angkutan umum/atau angkutan khusus baik Perusahaan milik pemerintah maupun Perusahaan milik swasta yang beroperasi di lalu lintas.²¹

¹⁸ Zahrum Hardianto, Syamsuddin, Fitriani Jamaluddin, Riswan Setiawan, *Panduan Lengkap Metode Penelitian Hukum Empiris Dan Normatif* (Palopo: cv.nusantara press indonesia, 2025).

¹⁹ KBBI, "Pengertian dinas perhubungan," t.t., <https://kbbi.web.id/dinas>.

²⁰ Jago Kata, "Arti kata perhubungan menurut KBBI," jagokata.com, t.t., <https://jagokata.com/arti-kata/perhubungan.html>.

²¹ Dishub, "pangkat dishub daerah beserta pengertian dan fungsinya," Kumparan, (20 Oktober 2022), <https://kumparan.com/berita-hari-ini/pangkat-dishub-daerah-beserta-pengertian-dan-tugasnya-1z5N5FOTOCH/3>.

b. Dasar hukum

Penyelenggaraan transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan, dinas perhubungan berperan penting dalam mengatur, mengawasi, serta mengelola perhubungan ditingkat daerah maupun nasional. Keberadaan dan kewenangan dinas perhubungan didasarkan pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang angkutan jalan.²²

c. Tugas dan fungsi dinas perhubungan

Dinas Perhubungan (DISHUB) merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yang dipimpin oleh Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui Sekretaris Daerah. Berdasarkan UU 22 tahun 2009 maka Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan adalah sebagai berikut:

- 1) penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- 3) persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
- 4) perizinan angkutan umum;
- 5) pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- 6) pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan

²² dishub makassar, "landasan hukum dinas perhubungan," dishub.makassarkota.go.id, t.t., <https://dishub.makassarkota.go.id/landasan-hukum/>.

7) Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang.

Secara keseluruhan, rangkaian kewenangan tersebut menunjukkan bahwa pengawasan ODOL bukan hanya persoalan teknis di lapangan, melainkan proses berlapis yang dimulai dari perencanaan hingga penegakan hukum. Ketepatan perencanaan, ketegasan pengaturan, profesionalitas petugas, dukungan teknologi, serta kewenangan penyidikan menjadi satu kesatuan yang menentukan efektivitas pengawasan hukum oleh Dinas Perhubungan dalam mencegah dampak ODOL terhadap keselamatan pengguna jalan, ekonomi, dan infrastruktur negara.²³

d. Kewenangan dinas perhubungan

Dinas perhubungan memiliki kewenangan dalam perencanaan, pengaturan, pengendalian, serta pengawasan disektor transportasi, baik darat, laut, maupun udara, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Beberapa kewenangan dinas perhubungan, antara lain memberikan izin persuratan mengenai transportasi serta perhubungan, sebagai berikut :

- 1) Izin usaha angkutan
- 2) Izin angkutan barang
- 3) Izin angkutan penumpang umum

²³ Admin Dishub “POLANTAS DAN DISHUB TUGAS & KEWENANGAN. APA BEDANYA?,”dishub. buleleng kab .go .id, 14 Oktober 2019, <https://dishub.bulelengkab.go.id>.

- 4) Penerbitan izin trayek serta kartu pengawasan angkutan penumpang umum
- 5) Izin trayek angkutan antar jemput
- 6) Izin operasi angkutan pariwisata
- 7) Izin operasi angkutan sewa
- 8) Surat persetujuan izin trayek (SPIT)
- 9) Surat persetujuan izin operasi (SPIO) angkutan taksi antar kota dalam provinsi (AKDP)

Secara umum, penyelenggaraan sistem perizinan angkutan merupakan instrumen yuridis yang memiliki peran strategis dalam mewujudkan ketertiban, keselamatan, dan efisiensi penyelenggaraan transportasi. Melalui mekanisme perizinan yang meliputi izin usaha angkutan, izin angkutan barang, izin angkutan penumpang umum, penerbitan izin trayek, kartu pengawasan, serta berbagai bentuk persetujuan operasi seperti SPIT dan SPIO, pemerintah daerah menjalankan fungsi pengaturan dan pengawasan terhadap seluruh aktivitas angkutan agar tetap berada dalam koridor hukum. Setiap jenis izin tidak hanya berfungsi sebagai bentuk legalitas formal, tetapi juga sebagai alat kendali terhadap pemenuhan persyaratan teknis, kelaikan jalan, keselamatan operasional, dan kualitas layanan kepada masyarakat. Pada praktiknya, sistem perizinan tersebut menjadi fondasi bagi terciptanya penyelenggaraan transportasi yang tertib, karena memungkinkan pemerintah melakukan monitoring terhadap kelayakan kendaraan, kepatuhan operator, dan kesesuaian kegiatan angkutan dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, perizinan memberikan dasar bagi penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran, baik

yang berkaitan dengan muatan berlebih (ODOL), pengoperasian kendaraan tanpa izin, maupun ketidaksesuaian trayek dan layanan. Dengan demikian, keberadaan sistem perizinan yang komprehensif bukan hanya bertujuan administratif, tetapi juga berkontribusi langsung dalam menjaga keselamatan pengguna jalan, mencegah kerusakan infrastruktur, dan menciptakan sistem angkutan yang berdaya saing serta berorientasi pelayanan publik.²⁴

2. Angkutan barang

1) Pengemudi angkutan barang

Pengemudi angkutan barang memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung sistem transportasi dan logistik, terutama dalam proses distribusi barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Mereka bertanggung jawab untuk mengemudikan kendaraan berat seperti truk dengan aman, memastikan barang yang diangkut tiba dalam tujuan dengan kondisi baik, serta mematuhi peraturan lalu lintas yang berlaku. Profesi ini membutuhkan keahlian khusus, termasuk kemampuan mengemudi kendaraan besar, memahami rute perjalanan, dan menjaga keselamatan selama perjalanan.²⁵

Dalam menjalankan tugasnya, pengemudi angkutan barang menghadapi berbagai tantangan kondisi jalan yang tidak selalu ideal, seperti jalan berlubang atau rusak, dapat mempengaruhi keselamatan dan kenyamanan perjalanan selain itu, kepadatan lalu lintas di wilayah perkotaan seringkali menyebabkan keterlambatan

²⁴ Dishub “wewenang dishub, tugas, dan fungsinya yang perlu diketahui,” kumparan.com, Januari 2024, <https://kumparan.com/sejarah-dan-sosial/wewenang-dishub-tugas-dan-fungsinya-yang-perlu-diketahui-21yD3DZDa9c/full>.

²⁵ Afitra Bondan Dwikusuma, Evi Puspitasari, dan Dedy Firmansyah, “Studi Tingkat Keselamatan Transportasi Angkutan Barang Rute Jawa Sumatera Berdasarkan Perspektif Pengemudi,” *Jurnal Teknik Sipil* 1, no. 1 (2022): 79–85.

pengiriman barang. Kendaraan seperti truk juga memiliki blind spot yang luas, sehingga pengemudi harus ekstra hati-hati untuk menghindari kecelakaan. Persaingan dalam industry angkutan barang juga menjadi tantangan tersendiri, dimana tekanan untuk memenuhi target waktu sering kali membuat pengemudi harus bekerja dalam kondisi fisik yang melelahkan.²⁶

Profesi ini diatur oleh berbagai peraturan pemerintah yang bertujuan untuk menjamin keselamatan dan ketertiban lalu lintas. Pengemudi diwajibkan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) khusus sesuai dengan jenis kendaraan yang dikendarai. Mereka juga harus mematuhi batas muatan kendaraan, batas kecepatan, dan aturan mengenai tempat pemberhentian untuk menaikkan atau menurunkan barang. Etika berlalu lintas juga menjadi hal penting yang harus dijunjung tinggi oleh para pengemudi angkutan barang untuk menjaga keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya.

Secara keseluruhan, pengemudi angkutan barang adalah bagian integral dari sistem transportasi dan logistik. Mereka tidak hanya bertanggung jawab atas pengangkutan barang, tetapi juga berperan dalam menjaga kelancaran distribusi barang yang berdampak pada berbagai sektor ekonomi. Meskipun menghadapi berbagai tantangan, profesi ini tetap menjadi tulang punggung dalam mendukung kebutuhan logistik masyarakat dan dunia usaha.²⁷

²⁶ Melia Eka Lestiani, Pradhana Wahyu Nariendra, dan Tedy Pratama, "Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Keselamatan Mengemudi pada Supir dalam Mengemudi Angkutan Darat Barang," *Jurnal Manajemen Logistik dan Transportasi* 6, no. 2 (2020): 80–99.

²⁷ "Ramp check angkutan barang serentak di 22 provinsi," t.t., <https://ppid.perhubungan.jatengprov.go.id/read/ramp-check-angkutan-barang-serentak-di-22-provinsi>.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan Pasal 2 ayat (2) mobil barang meliputi mobil bak terbuka, mobil bak muatan tertutup, mobil tangki dan mobil penarik.²⁸

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 160, angkutan barang dibedakan menjadi dua yaitu angkutan batang umum dan angkutan barang khusus. Angkutan barang umum adalah angkutan barang pada umumnya yaitu barang yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus.

Setiap jenis barang akan mempengaruhi moda transportasi yang akan dipakai sehingga setiap jenis barang akan mendapatkan penanganan yang tepat dari segi pengangkutan sehingga tujuan transportasi dapat tercapai.²⁹

3. *Overloading* dan *Overdimension*

Istilah *Overloading* sendiri merujuk pada situasi dimana sebuah kendaraan bermotor mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang diterapkan. Batas mengenai berat maksimum kendaraan berikut muatannya disebut sebagai Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI).

Over Dimension adalah kondisi dimana dimensi pengangkut sebuah kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik. Kondisi *Over Dimension* biasanya

²⁸ Kementerian Perhubungan, "Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan," *Kementerian Perhubungan*, 2019, 116.

²⁹ Addriansyah, "Pengawasan Over Loading dan Over Dimension Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019" (*Skripsi*, Jalan Desa Petani, Kabupaten Bengkalis, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2023).

terjadi karena pemilik kendaraan melakukan modifikasi dimensi berupa pemendekan atau pemanjangan landasan (chassis) dengan mengubah jarak sumbu dan konstruksi kendaraan.³⁰

Dampak negatif yang ditimbulkan akibat truk over loading dan *Over*

Dimension ini meliputi sebagai berikut :

a. Rusaknya infrastruktur

Jalan dan jembatan telah dirancang untuk menangani kendaraan dengan dimensi tertentu. Kendaraan ODOL dapat menyebabkan kerusakan pada infrastruktur jalan, seperti merusak jalan, trotoar, dan bahkan memecah jembatan.

b. Meningkatkan risiko kecelakaan

Kendaraan ODOL memiliki risiko kecelakaan yang lebih tinggi karena cenderung sulit untuk dikendalikan. Kemampuan maneuver kendaraan yang terbatas dan visibilitas yang berkurang dapat menyebabkan kecelakaan, terutama dalam situasi lalu lintas yang padat atau di jalan dengan tikungan tajam. System suspensi dan pengereman yang dirancang untuk beban tertentu dapat menjadi tidak efektif saat beban melebihi kapasitas dan meningkatkan risiko kecelakaan.

c. Menghambat Lalu Lintas

Kendaraan ODOL seringkali membutuhkan banyak ruang untuk bermanuver di jalan raya. Hal ini dapat mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan memperlambat laju kendaraan lain, khususnya di jalan-jalan yang sempit dan berliku.

d. Efisiensi energi yang buruk

³⁰ Masfi Sya'fiatul Ummah, "Beban Berlebih (Overloading) dan Dimensi Berlebih (Overdimension)" 11, no. 1 (2019): 1-14.

Kendaraan yang membawa muatan lebih memerlukan tenaga yang lebih besar ketika melakukan akselerasi. Ketika dipaksa maka akan banyak gas yang terbuang dan menyebabkan polusi udara. Pemakaian bahan bakarnya pun semakin banyak berimbas pada pengeluaran yang membengkak.

e. Mengurangi usia ban dengan drastis

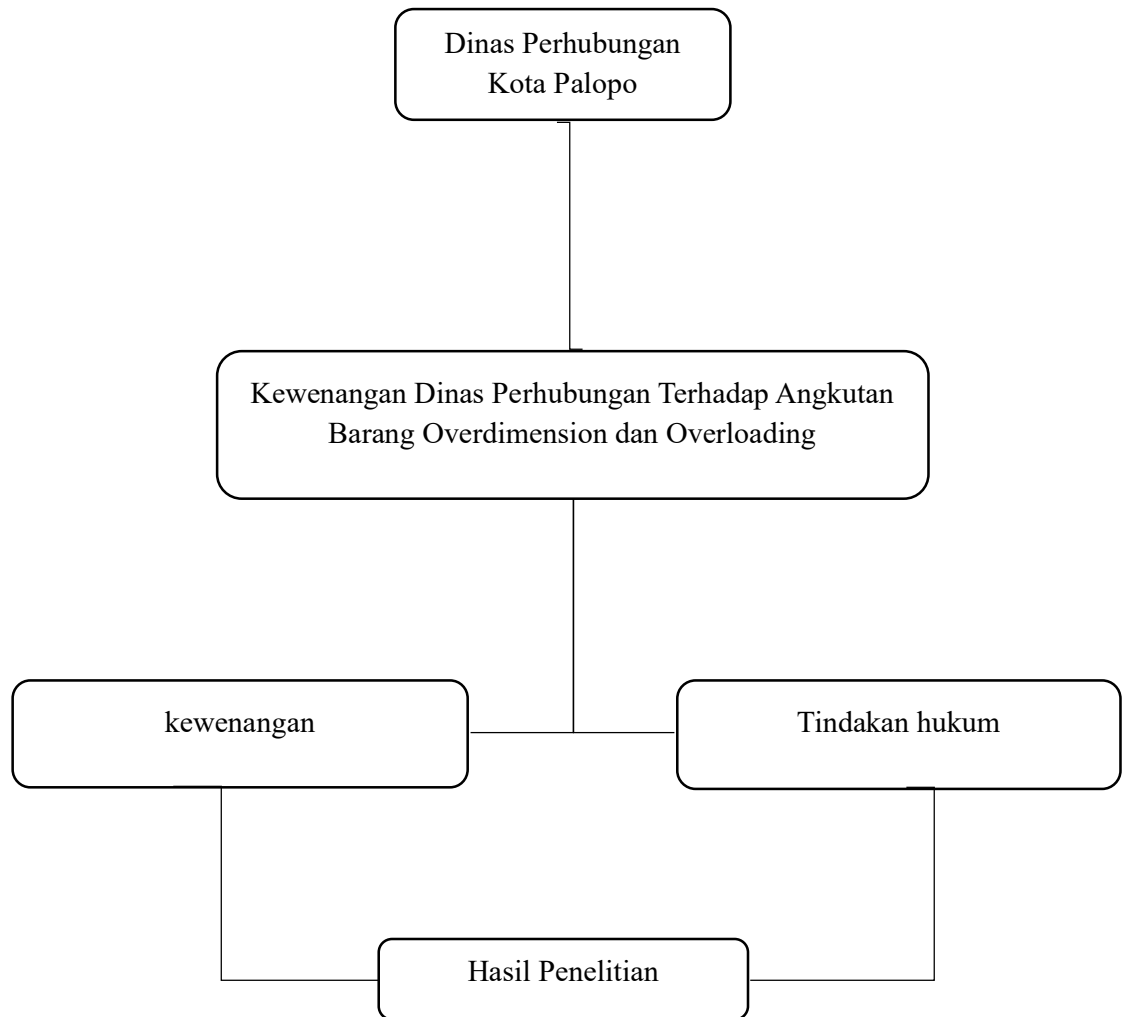
Ban kendaraan yang cepat rusak ini berhubungan dengan pengereman yang kurang baik. Jika kendaraan sudah melebihi kapasitas maka ban bekerja ekstra untuk menahan beban kendaraan sehingga mengakibatkan ban mengalami kebotakan.³¹

C. Kerangka pikir

Peneliti menggunakan kerangka pikir untuk menjelaskan lebih lanjut tentang ide atau variabel penelitian dan bagaimana teori tersebut dengan berbagai factor yang telah diidentifikasi penting untuk masalah penelitian secara terperinci.

Sugiono berpendapat bahwa kerangka pikir yang baik akan membantu menjelaskan secara lebih kritis hubungan antara variabel yang dibahas. Kerangka pikir membentuk dasar pemikiran untuk penelitiannya yang terdiri dari fakta-fakta observasi dan kepustakaan tinjauan literatur dan landasan teori. Kerangka pikir berikut menggambarkan alur logika penelitian serta hubungan antara ide-ide yang dipelajari.

³¹ Lalamove Indonesia, "Dampak Negatif Kendaraan Over Kapasitas atau ODOL," LALAMOVE, 2023, <https://www.lalamove.com/id/blog/dampak-negatif-muatan-berlebih/>.



Gambar 1.1

Kerangka Pikir pada penelitian ini menunjukkan bahwa efektivitas pengawasan terhadap angkutan barang *overdimension* dan *overloading* (ODOL) sangat ditentukan oleh bagaimana dinas perhubungan kota palopo menjalankan kewenangannya serta tindakan hukumnya. Melalui dua aspek utama yaitu, kewenangan dishub dalam melakukan pengawasan dan tindakan hukum yang

diterapkan terhadap pelanggaran ODOL penelitian ini berupaya mengungkap sejauh mana mekanisme pengawasan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta bagaimana implementasinya dilapangan. Dengan demikian, hasil penelitian akan memberikan gambaran menyeluruh mengenai kekuatan, kelemahan, dan efektivitas pengawasan hukum dishub kota Palopo terhadap Praktik odol, serta menjadi dasar untuk merumuskan rekomendasi perbaikan dalam pelaksanaan pengawasan dimasa mendatang.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Berdasarkan dengan permasalahan serta tujuan penelitian yang dikemukakan di atas, peneliti berusaha untuk mendapatkan informasi lebih lengkap terkait pengawasan hukum dinas perhubungan terhadap angkutan barang *Overloading* dikota palopo. Maka untuk mendapatkan informasi yang lebih lengkap terkait pengawasan hukum dinas perhubungan terhadap angkutan jalan *Overloading* dikota palopo, dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian hukum empiris.

Penelitian hukum empiris, dalam bahasa inggris, disebut *imperial legal research* dalam bahasa belanda disebut dengan istilah *empirisch juridisch onderzoek* merupakan salah satu jenis penelitian hukum yang menganalisis dan mengkaji bekerjanya hukum dalam masyarakat.

Penelitian hukum empiris merupakan salah satu jenis dari penelitian hukum. Pada dasarnya, salah satu perbedaan penelitian hukum empiris dengan penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum empiris ini bertitik tolak dari data primer, yakni data yang diperoleh langsung dari masyarakat melalui penelitian lapangan. Sedangkan untuk penelitian hukum normatif bertitik tolak pada data sekunder. Penelitian hukum empiris dilakukan melalui kegiatan wawancara dan dokumentasi. Penelitian ini dapat

direalisasikan terhadap penelitian mengenai efektivitas hukum yang sedang berlaku ataupun terhadap penelitian mengenai identifikasi hukum.³²

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis adalah mengidentifikasi dan mengkonsepsikan hukum sebagai institusi sosial yang riil dan fungsional dalam sistem kehidupan yang nyata. Pendekatan yuridis sosiologis adalah menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan cara terjun langsung ke objeknya yaitu mengetahui pengawasan hukum dinas perhubungan kota palopo terhadap angkutan barang *overdimension Overloading*.

B. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian merupakan wilayah atau tempat dimana peneliti akan melakukan pengamatan, atau pengambilan data dari sebuah wilayah tertentu. Adapun Lokasi yang menjadi sasaran peneliti beralamat di jalan Kartini, Kec. Wara Utara, Kota Palopo Sulawesi Selatan. Lokasi ini dipilih karena berdasarkan permasalahan yang peneliti ambil yaitu pengawasan hukum dinas perhubungan terhadap angkutan barang *Overdimension Overloading* dikota Palopo.

C. Sumber data

Dalam penelitian hukum terdapat dua jenis data yang diperlukan, jenis data yang pertama disebut sebagai data primer dan jenis data yang kedua disebut data sekunder.

1. Data primer

³² Jonaedi dan Jhonny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Cetakan Ke (Depok: Prenadamedia Group, 2018). H. 149. 55,” 2022, 55–64.

Data Primer dalam penelitian hukum adalah data yang diperoleh terutama dari hasil penelitian empiris, yaitu penelitian yang dilakukan langsung di dalam masyarakat.³³ Sumber data primer yaitu data yang diambil dari sumbernya atau dari lapangan, melalui wawancara dengan pihak berkepentingan atau responden yang dapat memberikan informasi yang dibutuhkan berkaitan dengan permasalahan yang akan diteliti.

2. Data sekunder

Data sekunder berfungsi sebagai pelengkap atau pendukung data primer. Menurut Soerjo Soekanto menyatakan menyatakan bahwa data sekunder merupakan data yang antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, bahkan hasil- hasil penelitian yang bersifat laporan Soerjono Sukanto menyatakan bahwa data sekunder merupakan data yang antara lain mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, dan hasil- hasil penelitian yang berwujud laporan.³⁴

D. Tehnik Pengumpulan Data

Untuk mempermudah penelitian ini harus lah ada metode yang digunakan yaitu:

1. Observasi

Observasi merupakan pengamatan dan pencatatan yang sistematis terhadap gejala-gejala yang diteliti. Observasi merupakan suatu proses yang kompleks untuk mengamati terhadap peristiwa-peristiwa yang dilakukan dengan cara melihat,

³³ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010).27.

³⁴ Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI-Press, 2007).14.

mendengarkan, merasakan dan kemudian dicatat subjek dalam penelitian. observasi juga sebuah pengkajian yang dikerjakan secara terstruktur serta sengaja dilakukan dengan memakai pancaindra untuk melihat sebuah peristiwa dan menganalisa peristiwa tersebut pada saat peristiwa tersebut terjadi. Penggunaan metode observasi ini lebih objektif jika dibandingkan dengan metode survey. Tujuan utama adanya observasi adalah menggambarkan sebuah peristiwa yang di observasi.³⁵

2. Wawancara

Menurut Sugiyono wawancara adalah pertemuan antara dua orang di mana informasi dan pemikiran dipertukarkan melalui tanya jawab, sehingga dapat dibangun makna tentang topik tertentu. Penelitian ini menggunakan wawancara terstruktur dan wawancara mendalam. Wawancara terstruktur digunakan agar dapat diperoleh data yang valid dalam penelitian. Alat yang diperlukan untuk melakukan wawancara adalah buku catatan, tape recorder dan kamera. Alat-alat tersebut digunakan agar hasil wawancara dapat terekam dengan baik dan peneliti memiliki bukti bahwa ia mewawancarai informan atau sumber informasi. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dengan tujuan untuk memperoleh informasi tentang informan. Untuk memulai penelitian, penulis terlebih dahulu menyiapkan wawancara, kemudian menggunakannya sebagai daftar pertanyaan untuk meminta jawaban jawab dalam penelitian.³⁶

³⁵ budiman, *Teknik Pengumpulan Data (Metodologi Penelitian Kualitatif)*, 2011.24.

³⁶ Sugiyono, *Teknik Pengumpulan Data (Metodologi Penelitian Kualitatif)* (Alfabeta CV, 2010).25.

3. Dokumentasi

Studi dokumen merupakan suatu alat pengumpul data yang dilaksanakan dengan menggunakan bahan hukum tertulis dengan mempergunakan content analysis untuk mendapatkan sebuah landasan teori dengan cara mengkaji dan mempelajari buku-buku, peraturan perUndangUndang an, dokumen, laporan, atau hasil penelitian lainnya yang memiliki hubungan dengan permasalahan terkait.

E. Tehnik Pengolahan Data dan Analisis

1. Tehnik Pengolahan Data

Data yang telah terkumpul kemudian diolah menjadi beberapa tahapan sebagai berikut :

a. Editing data

Mengecek Kembali terhadap data secara selektif dan intensif yang terkumpul untuk mengetahui kelengkapannya sehingga perlu untuk kesempurnaan, sehingga diperoleh data yang valid.

b. klasifikasi data

mengelompokkan secara sistematis semua data yang terkumpul kemudian diedit menurut kategori kesamaan dan perbedaan datanya.

c. Deskripsi

Yaitu menguraikan data dan Menyusun Kembali data yang telah ada terhimpun dalam uraian sistematis.

2. Analisis data

Data yang diolah sedemikian rupa melalui beberapa tahapan tersebut dianalisa secara kualitatif deskriptif dengan cara menganalisis terhadap konsep hasil penelitian untuk permasalahan dan mengambil Kesimpulan.³⁷

³⁷ Sugiyono, "Teknik Pengumpulan Data (Metodologi Penelitian Kualitatif)," Alfabeta CV, 2010.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Deskripsi Data

1. Gambaran Umum Lokasi Penelitian



Gambar 2.1 Lambang Kota Palopo

Sumber : <https://palopokota.go.id/page/lambang-daerah>

Kota palopo adalah sebuah kota di provinsi sulawesi selatan, indonesia. Kota palopo sebelumnya berstatus kota administratif sejak 1986 dan merupakan bagian dari kabupaten luwu yang kemudian berubah menjadi kota pada tahun 2002 sesuai dengan UU Nomor 11 Tahun 2002. Secara Geografis, Kota Palopo terletak antara 2o53'15"-3o04'08" Lintang Selatan dan 120o03'10"-120o14'34" Bujur Timur. Kota Palopo sebagai sebuah daerah otonom hasil pemekaran dari kesatuan Tanah Luwu yang saat ini menjadi empat bahagian, dimana di sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Walenrang Kabupaten Luwu, di sebelah Timur dengan Teluk Bone, di sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan

Bua Kabupaten Luwu, dan di sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Tondon Nanggala Kabupaten Tana Toraja.

Luas wilayah administrasi Kota Palopo sekitar 247,52 kilometer persegi atau sama dengan 0,39% dari luas wilayah Propinsi Sulawesi Selatan. Dengan potensi luas wilayah seperti itu, oleh Pemerintah Kota Palopo telah membagi wilayah Kota Palopo menjadi 9 Kecamatan dan 48 Kelurahan pada tahun 2005. Wilayah Kota Palopo sebagian besar merupakan dataran rendah dengan keberadaannya di wilayah pesisir pantai. Sekitar 62,85% dari total luas daerah Kota Palopo, menunjukkan bahwa yang merupakan daerah dengan ketinggian 0-500 mdpl, sekitar 24,76% terletak pada ketinggian 501-1000 mdpl, dan selebihnya sekitar 12,39% yang terletak diatas ketinggian lebih dari 1000 mdpl. Jumlah penduduk Kota Palopo berdasarkan hasil sensus yang dilakukan pemerintah mencapai 147.932 jiwa pada tahun 2010.³⁸

2. Sejarah Dinas Perhubungan Kota Palopo

Dinas Perhubungan merupakan salah satu institusi penting dalam struktur pemerintahan yang menangani urusan transportasi, lalu lintas, dan konektivitas antarwilayah, baik di darat maupun di laut. Lembaga ini memiliki akar sejarah yang panjang dan terus mengalami transformasi sesuai dengan perkembangan zaman, perubahan sistem pemerintahan, serta kebutuhan masyarakat³⁹.

³⁸ Sulseprov.go.id, "Kabupaten / Kota," *Sulseprov.Go.Id*, 2015.

³⁹Wikipedia. (2022). Kepala dishub Adalah: Tugas dan Tanggung Jawab. Detik BALI. <https://www.detik.com/bali/berita/d-6464633/branch-manager-adalah-tugas-dan-tanggung-jawabnya>

Keberadaan Dinas Perhubungan, khususnya di daerah seperti Kota Palopo, tidak dapat dipisahkan dari dinamika sejarah nasional dalam mengelola sektor perhubungan sebagai urat nadi pembangunan dan pelayanan publik.

Masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda, urusan lalu lintas dan pengangkutan sudah mulai diatur secara sistematis melalui lembaga bernama *Departement van Verkeer en Waterstaat* atau Departemen Perhubungan dan Pekerjaan Umum. Salah satu regulasi tertua yang menjadi tonggak awal lahirnya pengaturan lalu lintas di Indonesia adalah *Weg Verkeers Ordinantie* (WVO) atau Ordinansi Lalu Lintas Jalan yang diterbitkan pada tahun 1933. Regulasi ini mengatur ketentuan teknis, perizinan, serta keselamatan bagi kendaraan bermotor dan non-motor di jalan raya. Dalam konteks ini, pemerintah kolonial telah menyadari pentingnya peran transportasi dalam menunjang mobilitas manusia dan barang, terutama untuk kepentingan ekonomi dan pemerintahan mereka di Nusantara.

Pasca kemerdekaan Indonesia pada tahun 1945, kebutuhan akan pengelolaan transportasi yang lebih terorganisir semakin mendesak. Maka, pemerintah Indonesia membentuk Djawatan Lalu Lintas Djalan (LLD) yang merupakan lembaga resmi pertama di bawah Kementerian Perhubungan untuk menangani urusan lalu lintas secara nasional⁴⁰. LLD kemudian berkembang

⁴⁰ Bayu Isnanto. (2023). Dinas Perhubungan: Profil, Sejarah, Prinsip dan Produk Layanannya. DailySocial.

seiring dengan munculnya regulasi baru, seperti Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, yang memberikan kerangka hukum lebih kuat untuk pengelolaan transportasi darat. Pada dekade-dekade berikutnya, khususnya tahun 1970-an dan 1980-an, pemerintah membentuk berbagai unit teknis dan sub-direktorat di tingkat provinsi maupun kabupaten/kota untuk menangani kebutuhan transportasi lokal, seperti Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (LLAJR), Terminal, dan Pengujian Kendaraan Bermotor.

Memasuki era reformasi, perubahan paling mendasar dalam sistem pemerintahan Indonesia terjadi melalui diberlakukannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, yang kemudian diperbarui menjadi UU Nomor 23 Tahun 2014. Undang-undang ini memberikan kewenangan lebih luas kepada daerah untuk mengatur dan mengurus urusan rumah tangganya sendiri, termasuk dalam hal penyelenggaraan transportasi. Sebagai bentuk pelaksanaan dari amanat UU tersebut, maka setiap daerah diberikan hak untuk membentuk Organisasi Perangkat Daerah (OPD) sesuai dengan kebutuhan masing-masing. Inilah yang menjadi dasar terbentuknya Dinas Perhubungan di tingkat provinsi dan kabupaten/kota, termasuk Dinas Perhubungan Kota Palopo.⁴¹

⁴¹ Peraturan walikota (Perwali) Palopo No. 34 Tahun 2024 tentang KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN FUNGSI SERTA TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN.
<https://www.peraturan.bpk.go.id>

Dinas Perhubungan Kota Palopo dibentuk sebagai unit pelaksana teknis pemerintahan daerah dalam urusan perhubungan darat, laut, serta pengawasan dan pengendalian transportasi. Melalui peraturan walikota dan peraturan daerah yang menjadi dasar hukum operasionalnya, Dishub Palopo mulai menyusun struktur organisasinya yang terdiri dari sekretariat, bidang-bidang teknis, hingga Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) seperti pengujian kendaraan bermotor. Struktur organisasi ini disesuaikan dengan kebutuhan lokal, terutama dalam mengatur lalu lintas jalan kota, mengawasi kendaraan umum dan angkutan barang, mengelola terminal, serta mengawasi keselamatan pelayaran di wilayah laut Kota Palopo yang memiliki garis pantai dan pelabuhan-pelabuhan kecil.

Tahun 2024, berdasarkan Peraturan Wali Kota Palopo Nomor 34 Tahun 2024, struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo mengalami pembaruan untuk meningkatkan efektivitas pelayanan dan penataan sistem perhubungan yang semakin kompleks⁴². Dalam struktur ini, jabatan Kepala Dinas menjadi pucuk pimpinan tertinggi yang mengoordinasikan seluruh kegiatan dan fungsi dinas. Di bawahnya terdapat Sekretaris Dinas yang membawahi dua subbagian, yaitu Subbagian Umum dan Kepegawaian serta Subbagian Perencanaan, Evaluasi, Tindak Lanjut, dan Keuangan. Sementara

⁴² Peraturan walikota (Perwali) Palopo No. 34 Tahun 2024 tentang KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN FUNGSI SERTA TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN. <https://www.peraturan.bpk.go.id>

itu, aspek teknis dibagi ke dalam beberapa bidang, antara lain Bidang Pengendalian Operasional Perhubungan Darat, Bidang Pengembangan Jaringan Transportasi Darat, dan Bidang Perhubungan Laut. Masing-masing bidang ini membawahi seksi-seksi yang berfungsi khusus, seperti Seksi Lalu Lintas Darat, Seksi Keselamatan Lalu Lintas, Seksi Kepelabuhanan, dan lain-lain. Tak kalah penting adalah keberadaan UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor yang menjadi garda terdepan dalam memastikan kelayakan kendaraan operasional yang beredar di wilayah Kota Palopo.

Keberadaan Dinas Perhubungan Kota Palopo memiliki peran yang sangat vital, tidak hanya dalam aspek teknis pengelolaan lalu lintas dan transportasi, tetapi juga dalam mendukung agenda pembangunan kota secara umum. Transportasi yang tertib, aman, dan teratur adalah syarat utama bagi pertumbuhan ekonomi, aksesibilitas masyarakat terhadap layanan sosial, serta peningkatan kualitas hidup penduduk kota. Dalam beberapa tahun terakhir, Dishub Palopo juga terus beradaptasi dengan perkembangan teknologi melalui pengembangan sistem informasi lalu lintas, pelacakan kendaraan, serta integrasi layanan transportasi publik.⁴³

Dengan latar belakang sejarah yang panjang dan perkembangan struktur organisasi yang adaptif terhadap perubahan, Dinas Perhubungan Kota Palopo

⁴³ Peraturan walikota (Perwali) Palopo No. 34 Tahun 2024 tentang KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN FUNGSI SERTA TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN. <https://www.peraturan.bpk.go.id> Masfi Sya'fiatul Ummah, "Beban Berlebih (Overloading) Dan Dimensi Berlebih (Overdimension)" 11, no. 1 (2019): 1-14.

menjadi contoh nyata dari penerapan otonomi daerah dalam sektor transportasi. Ia menjadi penghubung antara kebijakan nasional di bidang perhubungan dengan kebutuhan riil masyarakat lokal. Dalam konteks pembangunan yang berkelanjutan, peran Dishub Palopo dipastikan akan terus berkembang untuk menghadapi tantangan baru, seperti urbanisasi, digitalisasi transportasi, serta tuntutan terhadap sistem transportasi yang ramah lingkungan dan inklusif. Di Kota Palopo, dinas perhubungan adalah instansi pemerintah daerah yang memiliki peran vital dalam mengelola dan mengatur sistem transportasi di kota ini. Dishub bertanggung jawab untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, lancar, efisien, dan ramah lingkungan, serta mendukung tercapainya tujuan pembangunan daerah yang berkelanjutan. Sebagai bagian dari Pemerintah Kota Palopo, Dishub berperan dalam mengoptimalkan mobilitas masyarakat sekaligus menjaga keselamatan dan kenyamanan selama beraktivitas di jalan.⁴⁴

3. Visi misi dinas perhubungan kota palopo

Visi: Dinas Perhubungan Kota Palopo “Mewujudkan sistem transportasi yang terintegrasi, aman, nyaman, efisien, dan ramah lingkungan.”

Misi:

1. Menyediakan sarana dan prasarana transportasi yang aman, nyaman, dan berkualitas untuk seluruh lapisan masyarakat.

⁴⁴ Peraturan walikota (Perwali) Palopo No. 34 Tahun 2024 tentang KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN FUNGSI SERTA TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN. <https://www.peraturan.bpk.go.id>

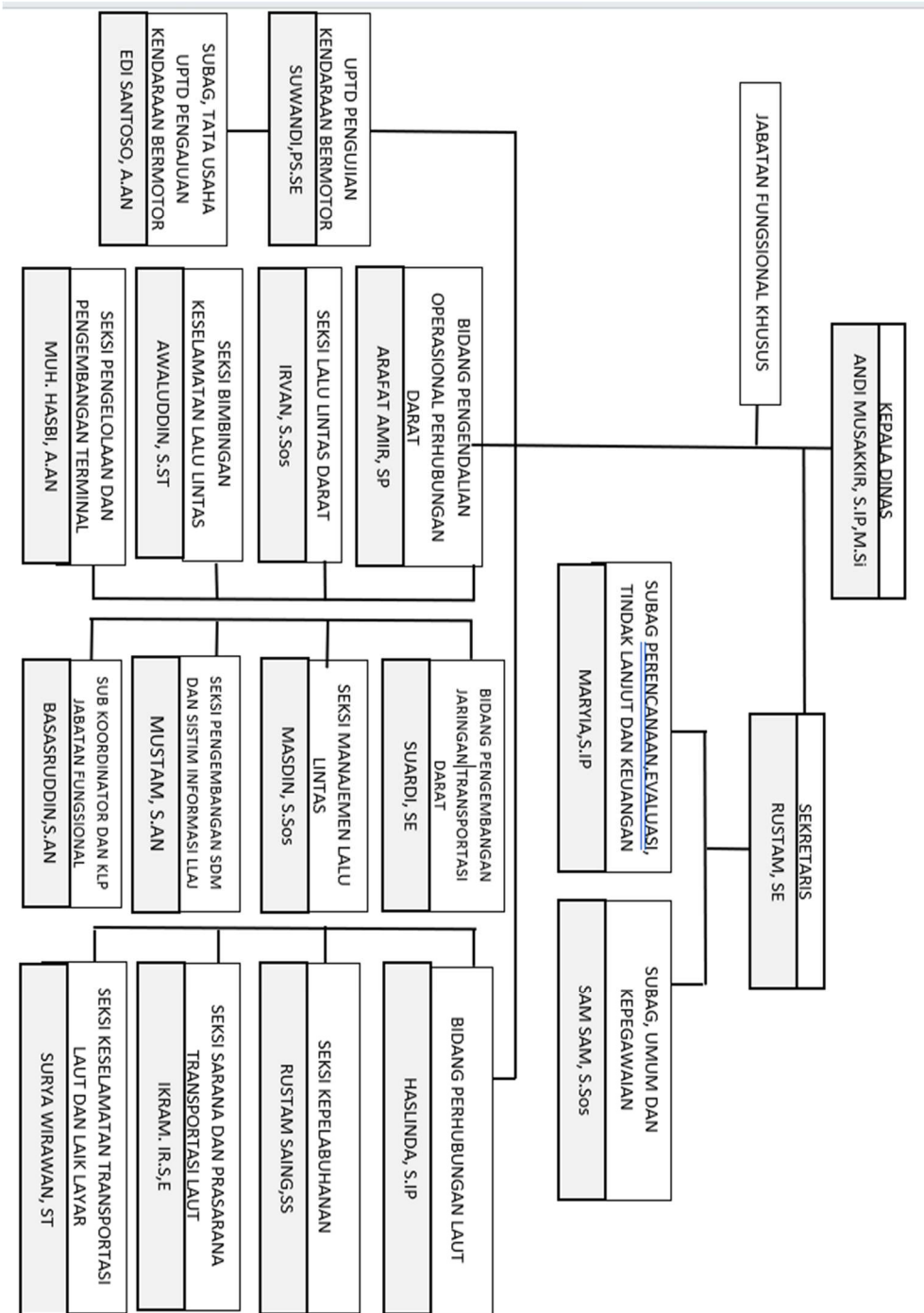
2. Mengatur, mengendalikan, dan mengawasi arus lalu lintas di Kota Palopo agar tetap tertib dan lancar.
3. Mengoptimalkan pelayanan transportasi umum dan memperkenalkan alternatif transportasi ramah lingkungan, seperti sepeda dan angkutan non-motor.
4. Meningkatkan kualitas pelayanan publik di bidang transportasi melalui penggunaan teknologi dan sistem informasi.⁴⁵

Untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan pengawasan, Dishub Palopo meluncurkan program "TrafficGuardian"⁴⁶. Program ini merupakan sebuah inovasi untuk mengoptimalkan pengawasan rambu lalu lintas. Melalui akun media sosial "TrafficGuardian", masyarakat dapat berpartisipasi dalam pengawasan dan pelaporan kerusakan rambu lalu lintas aset Pemerintah Kota Palopo. Program ini bertujuan untuk mewujudkan keterbukaan informasi publik dan mendorong masyarakat untuk berperan aktif dalam menjaga keselamatan berlalu lintas.

⁴⁵ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

⁴⁶ Medu Online, (2022, 1 November). Wujudkan Pengendalian lalu Lintas, Dishub Palopo Siap Bekerja Sesuai Visi Misi Pemkot Diakses dari <https://meduonline.co.id>.

4. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo



Gambar 4.1 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Palopo

Struktur organisasi adalah menentukan bagaimana dibagi, dikoordinasikan dan dikelompokkan secara formal.⁴⁷

Adapun tugas-tugas dari struktur organisasi di atas berikut:

1. Kepala Dinas adalah pemimpin tertinggi dalam dinas perhubungan kota Palopo yang bertanggung jawab atas pelaksanaan seluruh urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan darat dan laut, serta mengkoordinasikan seluruh unit di bawahnya.
2. Sekretaris, Pembantu Kepala Dinas dalam mengoordinasikan pelaksanaan tugas administrasi umum yang mencakup perencanaan, keuangan, kepegawaian, dan rumah tangga dinas
3. Subag Perencanaan Evaluasi Tindak Lanjut dan Keuangan unit yang Menyusun rencana kerja, mengevaluasi pelaksanaan program, dan mengelola keuangan dinas.
4. Subag Umum dan Kepegawaian unit yang menangani administrasi umum (surat-menyurat, arsip, perlengkapan) serta pengelolaan kepegawaian.
5. Bidang Pengendalian Operasional Perhubungan Darat bidang yang bertugas merancang dan mengawasi operasional transportasi darat agar berjalan tertib, aman dan sesuai ketentuan.
6. Seksi Lalu Lintas Darat: fokus pada pengaturan dan rekayasa lalu lintas

⁴⁷ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

7. Seksi Bimbingan Keselamatan Lalu Lintas dan Pengembangan Terminal adalah unit kerja di dinas perhubungan yang bertanggung jawab atas pembinaan keselamatan lalu lintas dan pengembangan terminal.
8. Seksi Pengelolaan dan Pengembangan Terminal, adalah sebuah unit kerja di dinas perhubungan yang bertanggung jawab atas pengelolaan operasional dan pengembangan terminal, baik itu terminal penumpang maupun terminal barang.
9. Bidang Pengembangan Jaringan Transportasi Darat. Adalah Upaya untuk meningkatkan, memperluas, dan memperbaiki transportasi darat.
10. Seksi Manajemen Lalu Lintas. Bertugas untuk merencanakan, mengatur, mengawasi,, dan mengevaluasi lalu lintas.
11. Seksi Pengembangan SDM dan Sistem Informasi LLAJ.bertugas dalam meningkatkan kualitas SDM LLAJ dan mengembangkan sistem informasi untuk mendukung kelancaran, keselamatan, dan efisiensi operasional LLAJ.
12. Bidang Perhubungan Laut.bertugas untuk menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang pelayaran, termasuk perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta pembinaan, pengawasan dan pengendalian kegiatan pelayaran.⁴⁸

⁴⁸ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

13. Seksi Kepelabuhanan bertugas untuk meliputi perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi kebijakan serta kegiatan yang berkaitan dengan Pelabuhan, termasuk Pembangunan, perizinan, pengelolaan, dan pengawasan operasional Pelabuhan.
14. Seksi Sarana dan Prasarana Transportasi Laut memiliki tugas untuk merencanakan, melaksanakan, dan mengawasi pengelolaansarana dan prasarana transportasi laut.
15. Seksi Keselamatan Transportasi Laut dan Laik Layar bertugas untuk memastikan keselamatan dan keamanan pelayaran di wilayah perairan
16. UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor bertugas untuk pelayanan pengujian kendaraan bermotor, pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan, serta pemeliharaan dan perawatan fasilitas pengujian
17. Subag. Tata Usaha UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor. Bertugas untuk meliputi penyusunan rencana dan program kerja, serta memberikan pelayanan administrasi untuk seluruh unsur di UPTD tersebut⁴⁹

B. Hasil Penelitian

Data informan penelitian berikut ini menjelaskan deskripsi informan yang menjadi sumber data utama dalam penelitian mengenai “Pengawasan Hukum Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading* Di kota Palopo”. Deskripsi informan penelitian meliputi nama informan, usia, dan jenis

⁴⁹ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

kelamin dari informan penelitian tersebut. Sesuai dengan pemilihan informan penelitian ini menggunakan teknik purposive, hal ini dilakukan untuk mendapatkan informan penelitian yang tepat dan kredibel. Berikut ini daftar deskripsi informan yang berkaitan dengan penelitian, yaitu:

Tabel 4.1 Data Spesifikasi Fungsi dan Peran Informan Penelitian

No	Nama Informan	Usia	Jenis Kelamin	Keterangan
1.	Irvan , S.sos	32	L	Dishub
2.	Edi Santoso, A.An	40	L	Dishub
3.	Awaluddin S.ST	27	L	Dishub
4.	IPDA Najamuddin, S.H.	49	L	Kepolisian
5.	AIPTU Yulius Sappa	47	L	Kepolisian

Berdasarkan tabel di atas, dapat diketahui deskripsi dari masing-masing informan dalam penelitian mengenai “Pengawasan Hukum Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading* Dikota Palopo”. Informan di atas merupakan informan yang peneliti anggap paling tepat untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan terkait permasalahan mengenai Pengawasan Hukum Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading* Dikota Palopo. Hal ini ditujukan untuk dapat mencapai hasil penelitian yang sesuai dan kredibel dalam mencapai hasil penelitian yang diharapkan.⁵⁰

1. Kewenangan dinas Perhubungan terhadap angkutan barang *overdimension overloading* dikota Palopo

⁵⁰ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan menunjukkan bahwa kewenangan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang yang mengalami pelanggaran *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL) pada dasarnya berlandaskan pada ketentuan Peraturan Perundang-undangan. Dasar hukum tersebut antara lain; Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dan Peraturan Walikota (Perwali) Kota Palopo Nomor 34 Tahun 2024 tentang Kedudukan Susunan Organisasi, Tugas Dan Fungsi Serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Dinas Perhubungan Kota Palopo memegang peranan sentral dalam menjaga urat nadi perekonomian daerah melalui manajemen angkutan barang yang presisi. Kewenangan Dinas perhubungan dalam mengatur serta menertibkan kegiatan bongkar muat bukan sekadar fungsi administratif, melainkan instrumen pengendalian terhadap ancaman kendaraan *Over Dimension Over Loading* (ODOL). Dengan otoritas penuh dalam menetapkan zonasi waktu dan lokasi bongkar muat, Dishub memastikan bahwa aktivitas logistik tidak mengorbankan fungsi utama jalan. Larangan tegas bagi kendaraan angkutan barang untuk berhenti atau parkir di badan jalan merupakan langkah preventif guna meminimalisir degradasi jalan dan menjamin hak pengguna jalan lainnya atas lalu lintas yang lancar dan aman.⁵¹

⁵¹ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

Hasil wawancara dengan bapak Irvan, S.sos selaku seksi lalu lintas darat mengatakan bahwa:

“kewenangan dinas perhubungan kota palopo kita mengikuti UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas Dan Angkutan Jalan, kita mengawasi kendaraan itu sesuai dengan fungsinya atau kir kalau dia tidak memiliki kir akan ditindaki, di kota palopo sendiri untuk menindaki pengendara yang kelebihan muatan atau tidak memiliki kir kita bekerja sama dengan satlantas kota palopo, karena belum ada penyidik yang di siapkan oleh dinas perhubungan kota palopo.”⁵²

Kewenangan yang dimiliki Dinas Perhubungan mencakup tiga ranah utama, yaitu pengaturan, pengawasan, dan pengendalian.

a. Pengaturan

Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam ranah pengaturan mencakup kegiatan penyusunan, pelaksanaan, serta evaluasi terhadap kebijakan teknis di bidang transportasi darat. Berdasarkan Peraturan Walikota Palopo Nomor 34 Tahun 2024 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan, Dinas Perhubungan mempunyai tugas merumuskan kebijakan teknis di bidang lalu lintas, angkutan jalan, sarana dan prasarana transportasi, serta penerangan jalan umum.

Dalam konteks pengawasan terhadap kendaraan angkutan barang yang Over Dimension dan Over Loading (ODOL), fungsi pengaturan dilakukan melalui penyusunan pedoman teknis dan penerapan standar ukuran serta

⁵² Irvan, (seksi lalu lintas darat dinas perhubungan kota palopo), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

kapasitas kendaraan yang diizinkan beroperasi di wilayah Kota Palopo. Pengaturan ini juga meliputi penetapan tata cara perizinan, ketentuan uji berkala kendaraan (KIR), serta penetapan titik parkir dan jalur yang diperbolehkan untuk kendaraan berat.⁵³

b. Pengawasan

Pengawasan merupakan salah satu fungsi utama yang dijalankan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam memastikan pelaksanaan kebijakan dan peraturan di bidang transportasi berjalan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan. Pengawasan ini berperan penting dalam mencegah dan menindak pelanggaran terhadap aturan, terutama yang berkaitan dengan kendaraan angkutan barang Over Dimension dan Over Loading (ODOL).

Pengawasan dilakukan melalui berbagai bentuk kegiatan, di antaranya operasi lapangan, pengujian kendaraan bermotor (KIR), pemeriksaan izin angkutan barang, Sosialisasi kepada Sopir dan Perusahaan angkutan barang serta operasi gabungan dengan Satlantas Polres Palopo untuk mendeteksi pelanggaran ODOL.

Hasil wawancara dengan dengan Subag Tata usaha UPTD pengajuan kendaraan bermotor, Edi Santoso, A.An, menjelaskan:

”Kami rutin melakukan kegiatan pengawasan terhadap kendaraan angkutan barang, terutama yang dicurigai membawa muatan berlebih atau memiliki dimensi melebihi ketentuan. Pengawasan ini dilakukan di beberapa titik strategis, seperti Islamic center kota palopo dan sekitar

⁵³ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

terminal . Bila ditemukan pelanggaran, kami lakukan penindakan berupa pembongkaran muatan atau penundaan izin uji kendaraan.”⁵⁴

Pelaksanaan pengawasan juga dilakukan secara terpadu bersama pihak Satlantas Polres Palopo, khususnya dalam kegiatan operasi gabungan. Berdasarkan wawancara dengan AIPTU Yulius Sappa, kanit dikyasa Satlantas Polres Palopo:

“Kami dan Dishub bekerja sama dalam operasi penertiban kendaraan ODOL. Ketika ada kendaraan yang kelebihan muatan atau melampaui batas dimensi, kami arahkan ke tempat pemeriksaan untuk dibongkar atau diberikan sanksi sesuai pelanggaran.”⁵⁵

Selain pengawasan langsung di lapangan, Dinas Perhubungan juga melakukan pengawasan preventif, yaitu memberikan penyuluhan dan sosialisasi kepada para pelaku usaha angkutan barang agar mengetahui batas-batas dimensi dan berat kendaraan yang diperbolehkan. Kegiatan ini dilakukan secara berkala di terminal barang dan lokasi perusahaan angkutan di wilayah Palopo.

Salah satu upaya dalam membangun dan menciptakan budaya serta kesadaran hukum masyarakat adalah melalui pendidikan hukum secara umum yang ditujukan kepada seluruh masyarakat dalam bentuk diseminasi dan penyuluhan hukum. Menurut peraturan menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor: M.01-PR.08.10 Tahun 2006 tentang penyuluhan

⁵⁴ Edy Santoso (subag tata usaha uptd pengajuan kendaraan bermotor), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

⁵⁵ Yulius Sappa (kanit dikyasa satlantas polres palopo), wawancara, Palopo, tanggal 30 september 2025

Hukum, Penyuluhan hukum adalah salah satu kegiatan penyebarluasan informasi dan pemahaman terhadap norma hukum dan peraturanperundang undangan yang berlaku guna mewujudkan dan mengembangkan kesadaran hukum masyarakat sehingga tercipta budaya hukum dalam bentuk tertib dan taat patuh terhadap norma hukum dan peraturan perundang undangan yang berlaku demi tegaknya supremasi hukum.⁵⁶

Namun, pelaksanaan fungsi pengawasan ini masih menghadapi beberapa kendala. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara dengan beberapa petugas lapangan, diketahui bahwa hambatan utama dalam pengawasan ODOL adalah kurangnya sumber daya manusia dan peralatan teknis, seperti alat timbang portabel (*Weigh in Motion*) yang masih terbatas. Selain itu, kesadaran pelaku usaha untuk mematuhi aturan juga masih rendah, karena mereka menganggap muatan lebih dapat meningkatkan keuntungan tanpa memahami risiko hukum dan keselamatannya.

Untuk memastikan efektivitas pengawasan dan memberikan dasar penilaian yang objektif terhadap kendaraan angkutan barang, Dinas Perhubungan Kota Palopo menggunakan standar teknis yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan. Standar ini menjadi acuan bagi petugas dalam menentukan apakah suatu kendaraan termasuk kategori Over Dimension

⁵⁶ Nirwana Halide, Syamsuddin, Putri, Ria Angraini, Awal Saputra, Fadhil Mulya Ramadhan, Penyuluhan Hukum: Mewujudkan Masyarakat yang sejahtera melalui Penguatan Moral dan Kepatuhan Terhadap Hukum, Vol.2,No.3,2024

(kelebihan ukuran) atau Over Loading (kelebihan muatan) pada saat dilakukan pemeriksaan di lapangan maupun uji berkala di UPT Pengujian Kendaraan Bermotor.⁵⁷

Adapun standar teknis batas dimensi dan muatan kendaraan angkutan barang yang digunakan sebagai pedoman pengawasan di Kota Palopo dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.2 Standar *Overdimension* dan *Overloading*

No	Jenis Kendaraan Barang	Jumlah Sumbu	Dimensi Maksimum P x L x T	JBI Maksimum
1	Truk Kecil/Pickup	2	6,0 m x 2,0 m x 2,5 m	8 ton
2	Truk sedang (Box / Bak terbuka)	2	9,0 m x 2,5 m x 4,0 m	16 ton
3	Truk Besar	3	12,0 m x 2,5 m x 4,2 m	24 ton
4	Truk Gandeng	4	18,0 m x 2,5 m x 4,2 m	30 ton

⁵⁷ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

5	Truk Tempelan (Trailer)	5	18,0 m x 2,5 m x 4,2	45 ton
---	-------------------------	---	----------------------	---------------

m

Sumber: Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 55 Tahun 2012.

c. Pengendalian

Selain menjalankan fungsi pengaturan dan pengawasan, Dinas Perhubungan Kota Palopo juga memiliki kewenangan dalam bidang pengendalian lalu lintas dan angkutan barang, khususnya terhadap kendaraan yang melakukan pelanggaran *Over Dimension dan Over Loading* (ODOL). Fungsi pengendalian ini bertujuan untuk memastikan agar kegiatan angkutan barang berjalan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan serta menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di wilayah Kota Palopo.⁵⁸

Pelaksanaan fungsi pengendalian oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo juga mencakup penerapan sanksi administratif terhadap pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha angkutan barang. sanksi administratif dapat berupa teguran tertulis, pembekuan izin operasional, dan pencabutan izin operasional.⁵⁹

Adapun pencabutan izin operasional dapat dilakukan apabila perusahaan angkutan atau pemilik kendaraan terbukti:

⁵⁸ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

⁵⁹ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

- 1) Melakukan pelanggaran ODOL secara berulang dalam kurun waktu satu tahun;
- 2) Mengabaikan teguran tertulis dan sanksi pembekuan izin sementara;
- 3) Tidak melakukan perbaikan dimensi kendaraan setelah diberikan waktu pembinaan oleh Dinas Perhubungan; atau
- 4) Mengoperasikan kendaraan tanpa bukti uji berkala (KIR/BLUe) yang masih berlaku

Hal tersebut juga ditegaskan oleh seksi lalu lintas darat dinas perhubungan kota palopo Bapak Irvan S.sos yang menyampaikan bahwa :

“Apabila perusahaan atau pemilik kendaraan sudah berulang kali melanggar aturan ODOL, maka Dinas akan memberikan rekomendasi pencabutan izin operasional kepada pihak berwenang. Langkah ini diambil sebagai bentuk efek jera agar para pelaku usaha lebih disiplin dan menaati ketentuan hukum yang berlaku.”⁶⁰

Fungsi pengendalian tidak hanya dilakukan di lapangan melalui operasi gabungan, tetapi juga diterapkan pada tahap administrasi pengujian kendaraan. Berdasarkan hasil verifikasi uji KIR di Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kota Palopo, ditemukan sejumlah kendaraan yang tidak dinyatakan lulus uji karena melanggar ketentuan batas dimensi dan berat

⁶⁰ Irvan, (seksi lalu lintas darat dinas perhubungan kota palopo), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

kendaraan. Rincian data kendaraan yang tidak memperoleh hasil uji KIR akibat pelanggaran ODOL disajikan pada tabel berikut:

Tabel 4.3 Data Kendaraan yang tidak Dikeluarkan Akibat ODOL dikota Palopo Selama 3 Tahun terakhir

Tahun	Jumlah Kendaraan Diuji
2023	25 Kendaraan
2024	32 Kendaraan
2025	28 Kendaraan
Jumlah	85 Kendaraan

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Palopo

Berdasarkan data yang peneliti peroleh dari dinas perhubungan kota palopo mengenai kendaraan yang tidak mendapatkan kartu uji kir akibat pelanggaran *overdimension* dan *overloading* selama periode tahun 2023 hingga 2025 dapat disimpulkan bahwa pelanggaran terhadap ketentuan batas dimensi dan muatan kendaraan masih menjadi permasalahan yang cukup menonjol dalam kegiatan pengawasan transportasi barang. Jumlah kendaraan yang tidak lolos uji KIR dari tahun ke tahun menunjukkan bahwa Tingkat kepatuhan pemilik kendaraan terhadap ketentuan teknis dan keselamatan masih rendah.⁶¹

Dari temuan penelitian, kewenangan Dinas Perhubungan Kota Palopo ini telah dijalankan meskipun masih menghadapi beberapa kendala, antara lain

⁶¹ Data dari Dinas Perhubungan Kota Palopo, Tanggal 23 September 2025

keterbatasan sarana prasarana seperti jembatan timbang, jumlah personel pengawas yang tidak sebanding dengan tingginya aktivitas angkutan barang, serta rendahnya kesadaran pengusaha angkutan dalam mematuhi aturan ODOL. Hal ini menunjukkan bahwa kewenangan yang ada sudah jelas secara normatif, namun pada implementasinya memerlukan penguatan kapasitas kelembagaan dan koordinasi yang lebih intensif dengan aparat penegak hukum lainnya.⁶²

2. Tindakan Hukum Dinas Perhubungan Kota Palopo Terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading*

Berdasarkan hasil penelitian, tindakan hukum Dishub Kota Palopo terhadap pelanggaran ODOL dapat dikategorikan ke dalam beberapa bentuk: teguran dan peringatan, pembongkaran muatan, penundaan atau pencabutan izin, serta operasi gabungan dengan kepolisian. Selain itu, terdapat pula langkah preventif berupa sosialisasi kepada pengusaha angkutan dan pengemudi.

“Biasanya kami mulai dengan teguran, baik lisan maupun tertulis. Kalau pelanggarannya berat atau diulang-ulang, maka tindakan lebih tegas bisa diterapkan, termasuk pembongkaran muatan bahkan sampai pencabutan izin,”

wawancara dengan dengan seksi bimbingan keselamatan lalu lintas bapak

Awaluddin, S.T.⁶³

⁶³ Awaluddin, (seksi bimbingan keselamatan lalulintas), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

Adapun Tindakan hukum yang diberikan oleh dinas perhubungan terhadap angkutan barang overdimension dan overloading yaitu :

1. Teguran dan Peringatan

Teguran merupakan bentuk tindakan hukum yang paling awal diberikan. Teguran lisan biasanya disampaikan langsung oleh petugas lapangan ketika menemukan kendaraan yang terbukti melanggar. Teguran tertulis ditujukan kepada perusahaan angkutan yang sudah berulang kali melakukan pelanggaran.

“Masih banyak sopir yang meski sudah ditegur, tetap mengulangi pelanggaran. Mereka beralasan bahwa tekanan dari perusahaan untuk mengangkut barang sebanyak mungkin membuat mereka sulit taat aturan”.⁶⁴

Hasil wawancara dengan seksi bimbingan keselamatan lalu lintas bapak Awaluddin, S.T.

Pelanggaran serupa juga ditemukan pada kendaraan plat hitam yang digunakan sebagai angkutan.

“kendaraan plat hitam yang membawa muatan untuk tujuan komersial sering ketahuan melanggar ketentuan muatan atau dimensi kendaraan. Biasanya itu pickup pribadi yang disewa untuk angkut barang. Kami hentikan dulu, periksa STNK dan surat muatan. Kalau tidak sesuai, kendaraan langsung kami larang beroperasi sementara.”

Hasil wawancara dengan dengan Subag Tata usaha UPTD pengajuan kendaraan bermotor, Edi Santoso, A.An⁶⁵

⁶⁴ Awaluddin, (seksi bimbingan keselamatan lalulintas), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

⁶⁵ Edy Santoso (subag tata usaha uptd pengajuan kendaraan bermotor), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

Hal ini menunjukkan adanya problem struktural, di mana sopir bukanlah aktor tunggal, melainkan terikat dengan kepentingan ekonomi perusahaan.

Dalam perspektif teori sistem hukum Lawrence Friedman, dapat dikatakan bahwa substansi hukum (aturan mengenai ODOL) sudah ada, struktur hukum (Dishub) juga sudah berfungsi, namun kultur hukum (kesadaran masyarakat, dalam hal ini sopir dan pengusaha angkutan) masih lemah. Inilah yang menyebabkan teguran sebagai tindakan hukum administratif sering kali tidak menghasilkan efek jera.

2. Pembongkaran Muatan Berlebih

Tindakan hukum yang lebih tegas adalah pembongkaran muatan. Apabila kendaraan terbukti membawa muatan melebihi kapasitas teknis yang ditentukan, maka petugas Dishub mengarahkan pengemudi untuk menurunkan sebagian muatannya di lokasi pemeriksaan.

“Kalau kelebihan muatan cukup banyak, kami arahkan pengemudi untuk menurunkan sebagian muatannya. Tidak boleh jalan terus kalau masih melebihi kapasitas teknis. Memang sering terjadi protes, tapi kami tetap jalankan aturan,”⁶⁶

Hasil wawancara dengan seksi bimbingan keselamatan lalu lintas bapak Awaluddin, S.T.

Namun, dari pengamatan lapangan, tindakan ini menghadapi kendala serius. Kota Palopo belum memiliki jembatan timbang permanen, sehingga pemeriksaan muatan lebih banyak dilakukan dengan perkiraan teknis. Selain itu, fasilitas tempat

⁶⁶ Awaluddin, (seksi bimbingan keselamatan lalulintas), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

pembongkaran tidak memadai, menyebabkan muatan kadang diturunkan di pinggir jalan yang berpotensi mengganggu arus lalu lintas.

Menurut teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, suatu aturan hanya efektif bila didukung oleh faktor sarana dan prasarana. Dalam konteks ini, meskipun tindakan hukum pembongkaran muatan dilakukan, keterbatasan fasilitas membuat efektivitasnya kurang optimal.

3. penundaan dan Pencabutan Izin Operasional

Untuk pelanggaran yang dilakukan secara berulang, terutama oleh perusahaan angkutan, Dishub memiliki kewenangan untuk merekomendasikan penundaan hingga pencabutan izin operasional. Tindakan ini relatif jarang dilakukan, namun keberadaannya penting sebagai langkah ultimum remedium bagi pelanggaran yang membandel.

“Kalau perusahaan sudah sering melanggar dan tidak mengindahkan teguran, kami bisa ajukan rekomendasi penundaan atau bahkan pencabutan izin. Ini memang jarang, tapi sangat mungkin dilakukan. Karena tanpa ada sanksi tegas, mereka akan terus mengulangi,”⁶⁷

Hasil wawancara dengan seksi bimbingan keselamatan lalu lintas bapak Awaluddin, S.T.

4. Operasi Gabungan dengan Kepolisian

Selain menjalankan fungsi pengawasan secara mandiri, Dishub Kota Palopo juga sering bekerja sama dengan kepolisian lalu lintas dalam operasi gabungan. Dalam

⁶⁷ Awaluddin, (seksi bimbingan keselamatan lalulintas), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

operasi ini, Dishub berperan dalam pemeriksaan teknis kendaraan, sementara kepolisian fokus pada aspek penegakan hukum lalu lintas, termasuk pemberian tilang.

“Dalam operasi gabungan, kami bekerja sama dengan Dishub. Mereka lebih paham soal aspek teknis kendaraan, sedangkan kami fokus pada penegakan aturan lalu lintas. Jadi, kendaraan ODOL bukan hanya ditindak administratif, tapi juga bisa kena sanksi tilang,”⁶⁸

hasil wawancara dengan kanit dikyasa satlantas polres palopo yulius sappa.

Operasi gabungan ini memberi efek jera yang lebih kuat, karena pelanggar tidak hanya berhadapan dengan sanksi administratif, tetapi juga pidana pelanggaran lalu lintas. Namun, operasi ini tidak bisa dilakukan setiap hari karena keterbatasan personel dan biaya, sehingga frekuensinya masih relatif rendah.

5. Hambatan dalam Penegakan Hukum

Dari hasil wawancara dan observasi, terdapat beberapa hambatan utama dalam penegakan hukum terhadap ODOL di Kota Palopo. Pertama, belum adanya jembatan timbang permanen, sehingga pengawasan sering dilakukan secara subjektif. Kedua, keterbatasan jumlah personel pengawas, yang membuat Dishub tidak mampu menjangkau seluruh jalur angkutan. Ketiga, lemahnya kesadaran hukum sopir maupun perusahaan angkutan yang lebih mementingkan keuntungan ekonomi dibanding keselamatan.

⁶⁸ Yulius Sappa (kanit dikyasa satlantas polres palopo), wawancara, Palopo, tanggal 30 september 2025

“Personel kami terbatas, sedangkan kendaraan yang melintas setiap hari sangat banyak. Jadi mustahil kami bisa mengawasi semua kendaraan secara penuh”⁶⁹.

Hasil wawancara dengan seksi bimbingan keselamatan lalu lintas bapak Awaluddin, S.T.

6. Upaya Preventif dan Edukatif

Selain penindakan, Dishub juga berupaya melakukan sosialisasi dan penyuluhan kepada pengusaha angkutan maupun pengemudi. Kegiatan ini dilakukan untuk meningkatkan kesadaran hukum agar kepatuhan tidak semata-mata karena takut sanksi, tetapi karena memahami risiko dari ODOL.

“Kami rutin mengadakan sosialisasi, baik ke perusahaan angkutan maupun ke sopir. Tujuannya agar mereka sadar bahwa ODOL itu berbahaya, bukan hanya melanggar aturan, tapi juga mengancam keselamatan,”⁷⁰

Hasil wawancara dengan seksi bimbingan keselamatan lalu lintas bapak Awaluddin, S.T.

Dalam perspektif teori Satjipto Rahardjo, tindakan ini termasuk penegakan hukum preventif, yaitu upaya membangun kesadaran hukum masyarakat agar perilaku mereka selaras dengan aturan, tanpa harus selalu ditindak secara represif.

Berdasarkan hasil analisis data yang telah peneliti lakukan di Lokasi penelitian Satlantas Polres Kota Palopo yang berkaitan dengan angka kecelakaan terhadap angkutan barang *overdimension* dan *overloading* peneliti menemukan hasil

⁶⁹ Awaluddin, (seksi bimbingan keselamatan lalulintas), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

⁷⁰ Awaluddin, (seksi bimbingan keselamatan lalulintas), wawancara, Palopo, tanggal 23 september 2025

bahwa masih banyak kecelakaan akibat *overdimension* dan *overloading* dikota palopo. Hal ini diperkuat dari data yang dihasilkan peneliti terkait dengan data angka kecelakaan akibat *overdimension* dan *overloading* dikota palopo. Adapun data angka kecelakaannya selama periode tiga tahun terakhir akan disajikan dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 4.3 Data angka kecelakaan akibat *overdimension* *overloading*

No.	Tahun	Jumlah Kecelakaan
1.	2023	3
2.	2024	5
3.	2025	2
Jumlah		10

Sumber Data: Kantor Satlantas Polres Palopo

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan yang bersumber dari hasil wawancara peneliti dengan pihak satlantas polres palopo ditemukan bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas akibat *Overdimension* dan *Overloading* sepanjang tiga tahun terakhir dimana pada tahun 2024 terjadi peningkatan kecelakaan akibat *overdimension* dan *overloading* yang di dominasi oleh angkutan barang, Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan angkutan barang dengan kondisi *Overdimension* dan *Overloading* (ODOL) memberikan dampak yang cukup besar, baik terhadap keselamatan pengguna jalan, kondisi infrastruktur, maupun perekonomian di Kota Palopo. Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan pihak Unit Kecelakaan Lalu Lintas (Laka Lantas) Satlantas Polres Palopo, diperoleh keterangan bahwa dalam tiga

tahun terakhir terjadi peningkatan jumlah kecelakaan yang melibatkan kendaraan ODOL, dengan dampak yang cukup memprihatinkan bagi masyarakat.⁷¹

hal ini diperkuat dalam hasil wawancara dengan pihak Laka Lantas Satlantas Polres Palopo IPDA Najamuddin yang mengatakan bahwa:

“Dalam kurun waktu tiga tahun terakhir angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan angkutan barang dengan kondisi overdimension dan overloading mengalami peningkatan, khususnya di tahun 2024. Dari data yang kami himpun, sebagian besar kasus kecelakaan tersebut melibatkan truk atau kendaraan angkutan yang membawa muatan melebihi kapasitas standar. Hal ini disebabkan karena beban kendaraan yang terlalu berat sehingga memengaruhi kestabilan dan kemampuan pengereman, bahkan sering kali menyebabkan patahnya sumbu kendaraan di tengah jalan. Kami dari pihak Satlantas Polres Palopo terus berupaya melakukan himbauan langsung kepada para sopir dan perusahaan.”⁷²

dampak kecelakaan akibat ODOL , meliputi:

1. korban luka-luka, cacat permanen, dan meninggal dunia.
2. kerugian material bagi pengusaha, masyarakat, dan pemerintah akibat perbaikan kendaraan dan infrastruktur.
3. timbulnya rasa takut dan trauma pada pengguna jalan lainnya.
4. tumpahan muatan berat atau bahan berbahaya di lokasi kecelakaan yang dapat mencemari tanah dan air.

Kendaraan ODOL memiliki risiko kecelakaan yang jauh lebih tinggi dibanding kendaraan dengan muatan sesuai standar. Beban berlebih membuat sistem pengereman tidak berfungsi optimal, memperpanjang jarak henti, dan mempengaruhi keseimbangan

⁷¹ Kantor Satlantas Polres Palopo, Tanggal 30 September 2025

⁷² IPDA Najamuddin, S.H (bagian laka lantas satlantas polres palopo), wawancara, Palopo, tanggal 30 september 2025

kendaraan sehingga mudah terguling atau kehilangan kendali. Akibatnya, kecelakaan yang terjadi sering mengakibatkan korban luka berat, cacat permanen, hingga meninggal dunia. Kondisi ini menunjukkan bahwa pelanggaran ODOL merupakan ancaman langsung terhadap keselamatan publik, sehingga pengawasannya merupakan kewajiban negara sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.⁷³

Oleh karena itu, penanganan terhadap kendaraan ODOL tidak dapat hanya dilakukan melalui pendekatan administratif, tetapi harus disertai penegakan hukum yang tegas dan sistem pengawasan yang modern, seperti penggunaan alat timbang portable (*Weigh in Motion*), peningkatan patroli terpadu antara Dinas Perhubungan dan Satlantas Polres Palopo, serta pemberian sanksi tegas bagi perusahaan yang terbukti melakukan pelanggaran berulang.

Berdasarkan uraian hasil penelitian dan analisis data di atas, dapat disimpulkan bahwa penegakan hukum terhadap kendaraan angkutan barang *overdimension* dan *overloading* (ODOL) di Kota Palopo telah dilakukan melalui berbagai langkah, baik represif maupun preventif, oleh Dinas Perhubungan maupun Satlantas Polres Palopo. Namun, kenyataan di lapangan menunjukkan masih tingginya tingkat pelanggaran serta kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh ODOL, terutama pada tahun 2024. Kondisi ini memperlihatkan bahwa meskipun regulasi dan struktur pengawasan telah tersedia, efektivitasnya masih terhambat oleh keterbatasan sarana, prasarana, serta

⁷³ Kantor Satlantas Polres Palopo, Tanggal 30 September 2025

rendahnya kesadaran hukum sopir dan perusahaan angkutan. Oleh karena itu, diperlukan strategi penegakan hukum yang lebih komprehensif dan berkelanjutan agar tujuan utama, yaitu keselamatan lalu lintas, dapat tercapai secara optimal.⁷⁴

⁷⁴ Kantor Satlantas Polres Palopo, Tanggal 30 September 2025

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai *Pengawasan Hukum Dinas Perhubungan terhadap Angkutan Barang Overdimension dan Overloading (ODOL) di Kota Palopo*, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kewenangan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam melakukan pengawasan terhadap angkutan barang ODOL didasarkan pada UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, serta Perwali Kota Palopo No. 34 Tahun 2024. Kewenangan tersebut mencakup fungsi pengaturan, pengawasan, dan pengendalian, meskipun dalam hal penindakan pidana tetap menjadi ranah kepolisian.
2. Tindakan hukum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palopo terhadap pelanggaran ODOL meliputi teguran dan peringatan, pembongkaran muatan berlebih, penundaan atau pencabutan izin operasional, serta pelaksanaan operasi gabungan dengan pihak kepolisian. Selain itu, Dishub juga melakukan langkah preventif berupa sosialisasi dan edukasi kepada sopir maupun perusahaan angkutan.

B. Saran

Setelah melakukan serangkaian kegiatan penelitian sebagaimana yang tertuang dalam skripsi ini, penulis ingin memberikan saran mengenai pengawasan hukum dinas perhubungan terhadap angkutan barang *overloading* dan *overdimension*. Adapun saran-saran sebagai berikut:

1. Untuk Dinas Perhubungan Kota Palopo, perlu memperkuat sarana pengawasan, penambahan fasilitas pembongkaran muatan, serta peningkatan kapasitas personel pengawas. Selain itu, Dishub perlu memperluas program sosialisasi yang lebih intensif agar kesadaran hukum sopir dan perusahaan meningkat.
2. Untuk Satlantas Polres Palopo, perlu meningkatkan frekuensi operasi gabungan bersama Dishub, terutama di jalur-jalur rawan ODOL. Penegakan hukum pidana lalu lintas terhadap pelanggaran ODOL juga perlu dilakukan secara konsisten untuk memberikan efek jera.

C. Implikasi

Berdasarkan hasil penelitian dapat dikemukakan implikasi secara teoritis dan praktis sebagai berikut:

1. Implikasi Teoritis

Berdasarkan temuan penelitian, kewenangan Dinas Perhubungan Kota Palopo dalam mengatur, mengawasi, dan mengendalikan angkutan barang sebenarnya sudah jelas, namun pelaksanaannya belum berjalan optimal karena keterbatasan penyidik dan fasilitas pendukung. Hal ini

menunjukkan bahwa pelaksanaan kewenangan administratif di lapangan memang membutuhkan dukungan sarana, petugas yang memadai, serta kelembagaan yang kuat agar dapat berjalan efektif.

2. Implikasi praktis

Temuan di lapangan yang menunjukkan bahwa Dishub Palopo masih kekurangan alat ukur dimensi, alat timbang portabel, serta fasilitas KIR yang layak, mengisyaratkan perlunya penyediaan peralatan yang lebih lengkap. Dengan adanya perlengkapan yang memadai, proses pengawasan bisa dilakukan secara mandiri dan tidak terus-menerus bergantung pada operasi bersama kepolisian.

DAFTAR PUSTAKA

1. BUKU

Angger Sigit Pramukti dan Meilani Chahyaningsih. *Pengawasan hukum terhadap aparatur negara*. Yogyakarta, 2018.

Dr.Muhaimin, SH., M.Hum. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram University Press, 2020.

Fajar, Mukti, dan Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.

Jonaedi dan Jhonny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris* , Cetakan Ke (Depok: Prenadamedia Group, 2018). H. 149. 55,” 2022.

Riawan Tjandra. *Hukum Keuangan Negara*. Jakarta: Grasindo, 2009.

Soekanto, Soejono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press, 2007.

Sugiyono. *Teknik Pengumpulan Data (Metodologi Penelitian Kualitatif)*. Alfabeta CV, 2010.

Sirajun, *Hukum Pelayanan Publik*, (Malang : Setara Press, 2012), h. 126

Hani Handoko, *Manajemen Personalia dan Sumber Daya Manusia*, (Jakarta: PT Rafika Aditama, 1999), h.360.

Budi Setiawan , *Ilmu Administrasi Lembaga Pengembangan Administrasi*, (Bandung : STIA IAN Bandung Press, 2010), h.158

2. JURNAL

Cipta, Satria, Agung Pratama, dan 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” 3, no. 22 (2024).

Dwikusuma, Afitra Bondan, Evi Puspitasari, dan Dedy Firmansyah. “Studi Tingkat Keselamatan Transportasi Angkutan Barang Rute Jawa Sumatera Berdasarkan Perspektif Pengemudi.” *Jurnal Teknik Sipil* 1, no. 1 (2022).

Febriani, Sintia Putri, dan Mimin Mintarsih. “Penegakan Hukum Dalam Kebijakan Zero Overdimension dan *Overloading* Terhadap Pengangkutan Barang.” *Reformasi Hukum* 27, no. 1 (2023). <https://doi.org/10.46257/jrh.v27i1.603>.

Gunawan, Thadeus Raphael, Amalia Kurniawan, dan Muchammad Fauzi. “Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimensi dan Over Loading (Studi Literatur).” *Jurnal Taguchi: Jurnal Ilmiah Teknik dan Manajemen Industri* 3, no. 1 (Juli 2023). <https://doi.org/10.46306/tgc.v3i1.61>.

Lestiani, Melia Eka, Pradhana Wahyu Nariendra, dan Tedy Pratama. “Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Keselamatan Mengemudi pada Supir dalam Mengemudi Angkutan Darat Barang.” *Jurnal Manajemen Logistik dan Transportasi* 6, no. 2 (2020).

Pratama, Satria Cipta Agung, Nurwati, dan 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).

Sari, Gusvita Maya, dan Zaili Rusli. “Pengawasan Kendaraan *Over Dimension* Over Loading (Odol) Di Jalan Lintas Indragiri Hulu.” *Saraq Opat: Jurnal Administrasi Publik* 5, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.55542/saraqopat.v5i1.441>.

Ummah, Masfi Sya’fiatul. “Beban Berlebih (*Overloading*) dan Dimensi Berlebih (*Overdimension*)” 11, no. 1 (2019).

Yeni Santi, S.H., M.H, M.Si Dra. Camelia Putrini, dan M.Si Dra. Nurlaeli. “Penelitian Pengawasan Dan Pengendalian Hukum Angkutan Barang Sebagai Upaya Zero *Over Dimension* Over Loading (Odol).” *repository.ut.ac.id*, 2023.

3. SKRIPSI

Addriansyah. “Pengawasan Over Loading dan *Over Dimension* Oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Bengkalis Berdasarkan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019.” Skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2023.

Pratiwi, Dini Ayu. “Pelaksanaan Pengawasan *Over Dimension* Over Loading oleh Dinas Perhubungan Provinsi Riau.” Skripsi, Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau, 2021.

4. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Kementerian Perhubungan. “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No.60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan.” *Kementerian Perhubungan*, 2019.

Peraturan walikota (Perwali) Palopo No. 34 Tahun 2024 tentang KEDUDUKAN, SUSUNAN ORGANISASI, TUGAS DAN FUNGSI SERTA TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN.

RI, BAPPENAS. “UU No. 22 Tahun 2009 Peraturan Presiden Republik Indonesia.” *Demographic Research*, 2009.

Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) dan Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension).

5. WEBSITE

Admin inspektoratdaerah. “JENIS-JENIS PENGAWASAN.” Inspektorat Daerah kabupaten buleleng, 2016.
[https://inspektoratdaerah.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/jenis-jenis-pengawasan-76.](https://inspektoratdaerah.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/jenis-jenis-pengawasan-76)

Detiksulsel. “Polda Sulsel Tilang 198 Truk ODOL Sepanjang Juli 2024.” detiksulsel, 2024. <https://www.detik.com/sulsel/berita/d-7452161/polda-sulsel-tilang-198-truk-odol-sepanjang-juli-2024>.

Dishub makassar. “landasan hukum dinas perhubungan.” dishub.makassarkota.go.id, t.t. <https://dishub.makassarkota.go.id/landasan-hukum/>.

Dishub.bulelengkab.go.id.”polantas dishub apa tugasnya” “Plt.t. <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/polantas-dan-dishub-tugas-kewenangan-apa-bedanya-66>.

<http://dishub.bantulkan.go.id/hal/profil> Diakses Pada Tanggal 26 April Pukul 22.35
WITA

Jago Kata. “Arti kata perhubungan menurut KBBI.” jagokata.com, t.t. <https://jagokata.com/arti-kata/perhubungan.html>.

KBBI. “Pengertian dinas perhubungan,” t.t. <https://kbbi.web.id/dinas>.

Kristina. “Bunyi dan Makna UUD 1945 Pasal 1 Ayat 3.” DETIK EDU, 2021. <https://www.detik.com/edu/detikpedia/d-5696012/bunyi-dan-makna-uud-1945-pasal-1-ayat-3-kamu-tahu-nggak>.

Kumparan. “pangkat dishub daerah beserta pengertian dan fungsinya,” t.t. <https://kumparan.com/berita-hari-ini/pangkat-dishub-daerah-beserta-pengertian-dan-tugasnya-1z5N5FOTOCH/3>.

kumparan.com. “wewenang dishub, tugas, dan fungsinya yang perlu diketahui,” 2024.

<https://kumparan.com/sejarah-dan-sosial/wewenang-dishub-tugas-dan-fungsinya-yang-perlu-diketahui-21yD3DZDa9c/full>.

Lalamove Indonesia. “Dampak Negatif Kendaraan Over Kapasitas atau ODOL.”

LALAMOVE, 2023. <https://www.lalamove.com/id/blog/dampak-negatif-muatan-berlebih/>.

Sulselprov.go.id, “Kabupaten / Kota,” *Sulselprov.Go.Id*, 201C5.

Muhammad Fadli Ramadan. “Populasi Mobil Barang Capai 6,1 Juta Unit, pengawasan

truk ODOL perlu di perketat.” *SindoNews*, 2024.

<https://otomotif.sindonews.com/read/1486979/183/populasi-mobil-barang-capai-61-juta-unit-pengawasan-truk-odol-perlu-diperketat-1731381117>.

Medu Online, (2022, 1 November). Wujudkan Pengendalian lalu Lintas, Dishub Palopo Siap Bekerja Sesuai Visi Misi Pemkot Diakses dari <https://meduonline.co.id>.

“Ramp check angkutan barang serentak di 22 provinsi,” t.t.

<https://ppid.perhubungan.jatengprov.go.id/read/ramp-check-angkutan-barang-serentak-di-22-provinsi>.

Ruli Kurniawan, Azwar Ferdian. “Fenomena Truk ODOL dan Kesulitan Pemerintah

Berantas Truk ODOL.” *KOMPAS.com*, 2025.

<https://otomotif.kompas.com/read/2025/02/06/140100715/fenomena-truk-odol-dan-kesulitan-pemerintah-berantas-truk-odol>.

Wikipedia. (2022). Kepala dishub Adalah: Tugas dan Tanggung Jawab. Detik BALI. <https://www.detik.com/bali/berita/d-6464633/branch-manager-adalah-tugas-dan-tanggung-jawabnya>

Zulkifli. "Pengertian Pengawasan Menurut Para Ahli." Bawaslu Provinsi Sulawesi Barat, 2021. [https://sulbar.bawaslu.go.id/pengertian-pengawasan-menurut-para-ahli/#:~:text=Dalam pengertianya pengawasan menitik beratkan pada tindakan evaluasi,dengan maksud agar hasil tersebut sesuai dengan rencana.](https://sulbar.bawaslu.go.id/pengertian-pengawasan-menurut-para-ahli/#:~:text=Dalam%20pengertiannya%20pengawasan%20menitik%20beratkan%20pada%20tindakan%20evaluasi,dengan%20maksud%20agar%20hasil%20tersebut%20sesuai%20dengan%20rencana.)

LAMPIRAN

1. Melakukan Wawancara Dengan Bapak Edy Santoso (Pegawai Dinas Perhubungan) Terkait Kewenangan dan Tindakan Hukum dinas Perhubungan Kota Palopo terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading*. Tanggal 23 September 2025, Kota Palopo.



2. **Melakukan Wawancara Dengan Bapak Irvan (Pegawai Dinas Perhubungan) Terkait Kewenangan dan Tindakan Hukum dinas Perhubungan Kota Palopo terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading*. Tanggal 23 September 2025, Kota Palopo**



3. Dokumentasi Saat Satlantas Polres Palopo dan Dinas Perhubungan Kota Palopo Melakukan Operasi Gabungan Terkait *Overdimension Overloading*.
Tanggal 15 Juni 2024



4. **Wawancara dengan Bapak Awaluddin (Pegawai Dinas Perhubungan) Terkait Kewenangan dan Tindakan Hukum dinas Perhubungan Kota Palopo terhadap Angkutan Barang *Overdimension Overloading*. Tanggal 23 September 2025, Kota Palopo**



5. Wawancara dengan Bapak Yulius Sappa (Anggota Kepolisian Satlantas Polres Palopo) Terkait Data Angka Kecelakaan Terkait *Overdimension* *Overloading*. Tanggal 30 September 2025



**6. Dokumentasi Operasi yang dilakukan Satlantas Polres Palopo
Terkait *Overdimension overloading*. Tanggal 16 Juni 2025, Kota
Palopo.**



7. Dokumentasi sosialisasi kepada sopir kendaraan angkutan barang terkait *overdimension overloading*. Tanggal 16 Juni 2025



8. Kendaraan Overdimension Overloading



9. Dokumentasi dengan Bapak Najamuddin (Anggota Kepolisian Satlantas Polres Palopo) Terkait Data Angka Kecelakaan Terkait *Overdimension Overloading*. Tanggal 30 September 2025



10. Surat Izin Penelitian Dari Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo



PEMERINTAH KOTA PALOPO DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU

Jl. K. H. M. Hasyim, No. 5, Kota Palopo, Kode Pos: 91921
Telp/Fax : (0471) 326048, Email : dpmpstpp@palopokota.go.id, Website : http://dpmpstpp.palopokota.go.id

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

NOMOR : 500.16.7.2/2025.1160/IP/DPMPTSP

DASAR HUKUM :

1. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2019 tentang Sistem Nasional Ilmu Pengetahuan dan Teknologi;
2. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja;
3. Peraturan Mendagri Nomor 3 Tahun 2008 tentang Penerbitan Surat Keterangan Penelitian;
4. Peraturan Wali Kota Palopo Nomor 23 Tahun 2016 tentang Penyederhanaan Perizinan dan Non Perizinan di Kota Palopo;
5. Peraturan Wali Kota Palopo Nomor 31 Tahun 2023 tentang Pelimpahan Kewenangan Perizinan dan Nonperizinan Yang Diberikan Wali Kota Palopo Kepada Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.

MEMBERIKAN IZIN KEPADA

Nama : **FADHIL MULYA RAMADHAN**
Jenis Kelamin : L
Alamat : Jl. Bitti, Balandai Kota Palopo
Pekerjaan : Mahasiswa
NIM : 2203020036

Maksud dan Tujuan mengadakan penelitian dalam rangka penulisan Skripsi dengan Judul :

PENGAWASAN HUKUM DINAS PERHUBUNGAN TERHADAP ANGKUTAN BARANG OVERDIMENSION DAN OVERLOADING DI KOTA PALOPO

Lokasi Penelitian : DINAS PERHUBUNGAN KOTA PALOPO DAN SATUAN LALU LINTAS
POLRES PALOPO
Lamanya Penelitian : 15 September 2025 s.d. 15 Desember 2025

DENGAN KETENTUAN SEBAGAI BERIKUT :

1. Sebelum dan sesudah melaksanakan kegiatan penelitian kiranya melapor kepada Wali Kota Palopo cq. **Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo**.
 2. Menaati semua peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta menghormati Adat Istiadat setempat.
 3. Penelitian tidak menyimpang dari maksud izin yang diberikan.
 4. Menyerahkan 1 (satu) exemplar foto copy hasil penelitian kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kota Palopo.
 5. Surat Izin Penelitian ini dinyatakan tidak berlaku, bilamana pemegang izin ternyata tidak menaati ketentuan-ketentuan tersebut di atas.
- Demikian Surat Keterangan Penelitian ini diterbitkan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Diterbitkan di Kota Palopo
Pada tanggal : 16 September 2025



Ditandatangani secara elektronik oleh :
Kepala DPMPTSP Kota Palopo
SYAMSURIADI NUR, S.STP
Pangkat : Pembina IV/a
NIP : 19850211 200312 1 002

Tembusan Kepada Yth.:

1. Wali Kota Palopo;
2. Dandim 1403 SWG;
3. Kapolres Palopo;
4. Kepala Badan Kesbang Prov. Sul-Sai;
5. Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Palopo;
6. Kepala Badan Kesbang Kota Palopo;
7. Instansi terkait tempat dilaksanakan penelitian.



Ilham, S.Ag., M.A.
Wawan Haryanto, S.H., M.H., CLA

NOTA DINAS PEMBIMBING

Lamp. :

Hal : skripsi An. Fadhil Mulya Ramadhan

Yth. Dekan Fakultas Syariah

Di

Palopo

Assalamu 'alaikum wr. wb. Setelah melakukan bimbingan, baik dari segi isi, bahasa maupun teknik penulisan terhadap naskah skripsi mahasiswa di bawah ini:

Nama : Fadhil Mulya Ramadhan
NIM : 2203020036
Program Studi : Hukum Tata Negara
Judul Skripsi : Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *Overdimension* dan *Overloading* di Kota Palopo

Menyatakan bahwa skripsi tersebut sudah memenuhi syarat-syarat akademik dan layak diajukan untuk diujikan pada ujian/seminar hasil penelitian.

Demikian disampaikan untuk proses selanjutnya.

wassalamu 'alaikum wr. wb.

Pembimbing I



Ilham, S.Ag., M.A.
Tanggal:

Pembimbing II



Wawan Haryanto, S.H., M.H., CLA
Tanggal:

Prof. Dr. H. Muammar Arafat Yusmad, S.H., M.H., C.M.
Sabaruddin, S.HI., M.H.
Ilham, S.Ag., M.A.
Wawan Haryanto, S.H., M.H., CLA

NOTA DINAS PENGUJI

Lamp. :

Hal : skripsi an. Fadhil Mulya Ramadhan

Yth. Dekan Fakultas Syariah

Di

Palopo

Assalamu 'alaikum wr. wb. Setelah melakukan bimbingan, baik dari segi isi, bahasa maupun teknik penulisan terhadap naskah skripsi mahasiswa di bawah ini:

Nama : Fadhil Mulya Ramadhan

NIM : 2203020036

Program Studi : Hukum Tata Negara

Judul Skripsi : Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang *overdimension* dan *overloading* di Kota Palopo

Menyatakan bahwa skripsi tersebut sudah memenuhi syarat-syarat akademik dan layak diajukan untuk diujikan pada ujian Munaqasyah.

Demikian disampaikan untuk proses selanjutnya.

wassalamu 'alaikum wr. wb.


1. Prof. Dr. H. Muammar Arafat Yusmad, S.H., M.H., C.M
Penguji I

()
tanggal :

2. Sabaruddin, S.HI., M.H.
Penguji II

()
tanggal :

3. Ilham, S.Ag., M.A.
Pembimbing I/Penguji

()
tanggal :

4. Wawan Haryanto, S.H., M.H., CLA
Pembimbing II/Penguji

()
tanggal :

**TIM VERIFIKASI NASKAH SKRIPSI
FAKULTAS SYARIAH UIN PALOPO**

NOTA DINAS

Lamp : 1 (satu) Skripsi
Hal : Skripsi Fadhil Mulya Ramadhan
Yth. Dekan Fakultas Syariah
Di

Palopo

Assalamu'alaikum wr. Wb.

Tim verifikasi Naskah Skripsi Fakultas Syariah UIN Palopo setelah menelaah naskah skripsi sebagai berikut:

Nama : Fadhil Mulya Ramadhan
Nim : 2203020036
Program Studi : Hukum Tata Negara
Judul Skripsi : Kewenangan Dinas Perhubungan Terhadap Angkutan Barang
Overdimension dan Overloading di Kota Palopo.

Menyatakan bahwa penulisan naskah skripsi tersebut.


1. Telah memenuhi ketentuan sebagaimana dalam Buku Pedoman Penulisan Skripsi, Tesis, dan Artikel Ilmiah yang berlaku pada Fakultas Syariah UIN Palopo.
2. Telah sesuai dengan kaidah tata bahasa sebagaimana diatur dalam Pedoman Umum Ejaan Bahasa Indonesia.

Demikian disampaikan untuk proses selanjutnya.

Wassalamu'alaikum wr. Wb.

Tim Verifikasi

1. Nirwana Halide, S.HI., M.H.

()

2. Firmansyah, S.Pd., S.H., M.H.

()

RIWAYAT HIDUP



Fadhil Mulya Ramadhan, lahir di Palopo pada tanggal 2 November 2004. Penulis merupakan anak pertama dari dua bersaudara dari pasangan seorang bapak bernama Darman Razak dan ibu Muliani. Saat ini, penulis bertempat tinggal di jl. Bitti Kelurahan Balandai Kec, Bara Kota Palopo. Pendidikan dasar penulis di selesaikan pada tahun 2016 di SDN 15 Salolo Kota Palopo. Kemudian di tahun yang sama menempuh pendidikan di SMPN 8 Kota Palopo hingga tahun 2019. Penulis melanjutkan pendidikan di SMKN 2 Kota Palopo pada tahun 2019. Setelah lulus SMK di tahun 2022, Penulis melanjutkan pendidikan di Prodi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Palopo.