

**Fragmentasi Koordinasi Lintas Instansi dalam Penegakan
Hukum Kendaraan Over Dimension dan Over Load (ODOL)
Terhadap Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka
Belitung, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, dan Satlantas
Polres Bangka**

Faris Al Fadhil, Universitas Bangka Belitung

farisalfadhil25@gmail.com

Nabilah Adelia Devania, Universitas Bangka Belitung

nabilahadeliadevania@gmail.com

Aril Gunawan, Universitas Bangka Belitung

keciwe16@email.com

Ave Agave Christina Situmorang, Universitas Bangka Belitung

aveagave_cs@ubb.ac.id

Abstract

The handling of Over Dimension and Over Loading (ODOL) vehicles in Bangka Regency involves three agencies with distinct authorities: the Bangka Regency Transportation Office, the Bangka Belitung Islands Provincial Transportation Office, and the Traffic Unit of Bangka Police Station, as mandated by Articles 13 and 262 of Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transportation. This study aims to analyze how cross-agency coordination in ODOL law enforcement is implemented and how authority is distributed among these institutions. Using a normative-descriptive method with an empirical-juridical approach, the findings reveal a gap between the ideal legal norms (das sollen) and actual practice (das sein). The Traffic Unit still relies on persuasive warnings, with strict ticketing only planned for 2027; the Regency Transportation Office lacks an integrated ODOL database and concentrates raids on main roads; and the Provincial Transportation Office, due to budget cuts, conducts raids only once a year. Analysis of raid data from 2021–2023 across five regencies shows that recorded ODOL violations are far lower than administrative violations related to vehicle inspection (KIR) certificates, suggesting official data does not fully reflect field conditions. The core problem lies not in a lack of legal basis but in weak data integration, limited resources, and inconsistent enforcement across agencies. The study recommends building an integrated ODOL database, establishing standardized tiered reporting mechanisms, expanding raid coverage to peripheral areas, and securing sustainable budgets for joint raids to strengthen inter-agency coordination in ODOL law enforcement in Bangka Regency.

Keywords: *cross-agency coordination, ODOL, law enforcement, Bangka Regency*

Abstrak

Penanganan kendaraan Over Dimension dan Over Loading (ODOL) di Kabupaten Bangka melibatkan tiga instansi dengan kewenangan berbeda, yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, dan Satlantas Polres Bangka, yang diatur dalam Pasal 13 dan Pasal 262 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penelitian ini bertujuan menganalisis bagaimana koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum ODOL dilaksanakan serta bagaimana pembagian kewenangan masing-masing instansi tersebut. Penelitian menggunakan metode deskriptif normatif dengan pendekatan yuridis empiris. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun kewenangan telah diatur jelas secara hukum, terdapat kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein*: Satlantas masih menerapkan penindakan persuasif dan baru merencanakan tilang tegas pada 2027, Dishub Kabupaten belum memiliki basis data ODOL terintegrasi serta razia masih terkonsentrasi di jalan protokol, sementara Dishub Provinsi hanya mampu merazia satu kali setahun akibat keterbatasan anggaran. Analisis data razia 2021–2023 di lima kabupaten memperlihatkan bahwa pelanggaran ODOL yang tercatat jauh lebih rendah dibanding pelanggaran administratif KIR, mengindikasikan bahwa data resmi belum mencerminkan kondisi sebenarnya di lapangan. Persoalan utama bukan terletak pada kekosongan hukum, melainkan pada lemahnya integrasi data, keterbatasan sumber daya, dan konsistensi penindakan antarinstansi. Penelitian merekomendasikan pembangunan basis data ODOL terpadu, mekanisme pelaporan berjenjang yang terstandar, perluasan cakupan razia ke wilayah pinggiran, serta penganggaran razia gabungan yang berkelanjutan guna memperkuat koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum ODOL di Kabupaten Bangka.

Kata Kunci: Koordinasi Lintas Instansi, ODOL, Penegakan Hukum, Kabupaten Bangka

A. Pendahuluan

Instansi adalah lembaga, badan, atau organisasi yang menjalankan tugas dan fungsi tertentu, terutama dalam penyelenggaraan pemerintahan atau pelayanan publik. Dalam praktik pemerintahan, tidak ada satu lembaga pun yang mampu menangani seluruh kebutuhan masyarakat sendirian. Setiap lembaga memiliki batas kewenangan, anggaran, dan tenaga yang berbeda, sementara masalah yang muncul di lapangan sering kali menyentuh beberapa bidang sekaligus. Kemacetan, kecelakaan lalu lintas, dan pelayanan administrasi adalah contoh persoalan yang membutuhkan peran lebih dari satu pihak. Dalam sebuah instansi pemerintahan ada yang dinamakan kolaborasi antar instansi. Koordinasi lintas instansi atau kolaborasi antar instansi adalah kolaborasi dua atau lebih lembaga, badan, atau organisasi yang

masing-masing mempunyai tugas dan kewenangan tersendiri untuk mencapai tujuan bersama atau menangani suatu persoalan yang tidak bisa diselesaikan satu instansi saja. Pandangan ini sejalan dengan kajian yang memaknai koordinasi sebagai upaya menata dan menyelaraskan kegiatan sejumlah instansi pemerintah, termasuk hubungannya dengan pihak di luar pemerintah, supaya sasaran bersama tercapai secara berdaya guna dan setiap unit kerja tidak saling berbenturan tugas maupun kebijakannya.¹ Keterkaitan antara lembaga ini bukan hanya bersifat prosedural, melainkan bersifat substantif, karena satu sama lain harus kompak untuk mencapai tujuan dari penegakan hukum yang adil, transparan, dan akuntabel, karena setiap lembaga mempunyai independensi dalam menjalankan tugasnya, tetapi dibatasi oleh norma hukum dan kode etik profesi. Oleh sebab itu, koordinasi dan komunikasi yang baik antar lembaga harus dijaga untuk menghindari konflik kewenangan.² Dalam penyelenggaraan pemerintahan modern, sebagian besar persoalan publik tidak lagi dapat ditangani oleh satu lembaga saja tapi bisa dua atau tiga lembaga lainnya. Isu seperti kemiskinan, penanggulangan bencana, kesehatan masyarakat, keamanan, dan pelayanan perizinan bersifat lintas sektor sehingga membutuhkan keterlibatan banyak pihak dengan kewenangan yang berbeda-beda. Kondisi ini menjadikan kerja sama antar instansi sebagai salah satu persyaratan penting bagi terwujudnya tata kelola pemerintahan yang efektif, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat. Keterkaitan antara kerja sama antarinstansi dan masyarakat terletak pada posisi masyarakat sebagai penerima manfaat utama dari layanan dan kebijakan publik. Dalam keadaan nyata di lapangan, pelayanan publik berada dalam kerangka hukum dan keuangan negara. Layanan publik jelas sangat berbeda dari layanan komersial karena pelayanan publik tidak berfungsi sebagai wadah untuk mencari keuntungan.³ Ketika instansi bekerja secara terkoordinasi, masyarakat memperoleh layanan yang lebih cepat,

¹ Putri, Salsa Sabilla, and Khairul Amri. "Kolaborasi Pemerintah dalam Menekan Angka Balap Liar di Kota Pekanbaru." *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara* 2.4 (2024): hlm. 150-160.

² Peran Penegak Hukum dalam Sistem Pidana Indonesia. N.p., PT MAFY MEDIA LITERASI INDONESIA, 2025.

³ COMPLAINT HANDLING DALAM PELAYANAN PUBLIK. N.p., Airlangga University Press, 2023.

sederhana, dan tidak tumpang tindih, misalnya dalam pengelolaan administrasi kependudukan, perizinan usaha, atau penanganan darurat. Sebaliknya, lemahnya koordinasi dapat menimbulkan prosedur yang berbelit, biaya tambahan, ketidakpastian, dan menurunnya kepercayaan publik terhadap pemerintah. Kepercayaan publik terhadap instansi hukum merupakan komponen vital dalam menjaga keberlangsungan dari negara hukum jika tidak ada lagi kepercayaan publik, lembaga hukum akan kehilangan kehadirannya di dalam masyarakat, sehingga setiap keputusan, aturan, maupun regulasi tidak lagi dianggap sah oleh masyarakat, kepercayaan publik bukan hanya sekedar rasa percaya yang bersifat emosional tapi harus rasional dan konsisten serta bebas dari kepentingan pribadi maupun politik.⁴ Kepercayaan itu juga dipandang sebagai modal sosial yang turut menentukan efektivitas penegakan hukum, sebab ketika kepercayaan merosot, kepatuhan masyarakat lebih didorong rasa takut akan sanksi dari pada kesadaran hukum.⁵ Selain itu, masyarakat juga dapat berperan sebagai mitra dalam kerja sama tersebut, baik melalui partisipasi, pengawasan, maupun penyampaian aspirasi, sehingga kebijakan yang dihasilkan lebih tepat sasaran. Kerja sama antarinstansi tidak selalu hadir dalam bentuk yang sama. Secara garis besar, hubungan antarlembaga dapat dipandang sebagai sebuah rangkaian tingkatan, mulai dari sekedar saling bertukar informasi, koordinasi untuk menyelaraskan kegiatan, kerja sama untuk mengerjakan kegiatan tertentu secara bersama-sama, hingga kolaborasi yang mencakup pembagian tujuan, sumber daya, dan tanggung jawab secara lebih mendalam. Dari sisi kelembagaan, kerja sama dapat bersifat formal, misalnya melalui nota kesepahaman, perjanjian kerja sama, keputusan bersama, atau pembentukan forum dan satuan tugas, dan dapat pula bersifat informal berupa komunikasi langsung antar pejabat atau petugas di lapangan. Kerja sama formal memberi kepastian dan dasar akuntabilitas, sedangkan kerja sama informal memberi kelenturan dalam menghadapi situasi yang berubah cepat. Kualitas kerja

⁴ PENEGAKAN HUKUM BERKEADILAN : MENUJU MASYARAKAT BERMARTABAT. N.p., TERBIT RAJA BUKU, 2025.

⁵ Hijriani, Adinda Nurizkia, and Nandang Sambas. "Integritas Aparat Penegak Hukum Dan Kepercayaan Publik: Analisis Sosiologi Hukum Di Indonesia." *JOSH: Journal of Sharia* 5.01 (2026): hlm. 120-132.

sama yang baik biasanya lahir dari perpaduan keduanya. Dalam menjalankan tugas saat di lapangan antar instansi tentunya memerlukan hierarki dan tupoksinya masing-masing.

Masalah lain yang akan tim peneliti angkat adalah masalah kendaraan yang memiliki muatan dan dimensi yang berlebih yang sangat membahayakan sekali apabila dibiarkan berkeliaran di jalan raya maupun jalan desa, dalam mengatasi masalah ini diperlukan kerjasama yang *solid* antar instansi yang berwenang mengatasi masalah ini yang lebih berwenang ada tiga instansi yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka dan salah satu unit dari Kepolisian yaitu Satuan lalu lintas yang biasa dikenal sebagai Satlantas Polres Bangka yang khusus menangani berbagai macam permasalahan di bidang lalu lintas dan yang terakhir Dishub Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang jangkauan kewenangannya lebih luas melingkupi Pulau Bangka hingga ke Pulau Belitung. Ketiga instansi ini bergerak karena ada Undang- Undang yang mengatur tentang tugas dan kewenangan masing-masing instansi yaitu, UU LLAJ NO. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Kewenangan ini tercantum kedalam Pasal 262 ayat (2) dan Pasal 13 ayat (1), (2), (3), (4).

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu kejadian yang tidak terduga dan tidak disengaja dimana melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda.⁶ Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu aspek penting dalam penyelenggaraan transportasi, mengingat tingginya aktivitas mobilitas masyarakat dan distribusi barang yang berlangsung melalui jaringan jalan. Permasalahan keselamatan lalu lintas tidak hanya berkaitan dengan perilaku pengemudi, tetapi juga kondisi kendaraan, kelayakan operasional, karakteristik muatan, serta kondisi sarana dan prasarana jalan. Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia yang disampaikan oleh Kementerian Perhubungan, sepanjang tahun 2025

⁶ Oktarinda, Enggar, Nuzul Barkah Prihutomo, and Eka Olivia Maulani. "Analisis Pengaruh Kendaraan Odol Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Jalan Tol." *Construction and Material Journal* 4.1 (2022): hlm. 49-57.

tercatat sebanyak 158.508 kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan yang melibatkan sepeda motor, kendaraan angkutan barang, bus, dan kendaraan lainnya. Dari jumlah tersebut, kecelakaan mengakibatkan lebih dari 24.000 korban jiwa, lebih dari 19.000 korban luka berat, serta lebih dari 195.000 korban luka ringan. Keselamatan jalan menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan suatu kondisi terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama aktivitas berlalu-lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan jalan, dan/atau lingkungan.⁷ Data tersebut menunjukkan bahwa persoalan keselamatan lalu lintas masih menjadi persoalan yang membutuhkan perhatian dari berbagai pihak, khususnya dalam pengawasan kendaraan angkutan barang yang memiliki karakteristik dan risiko tersendiri dalam penggunaannya di jalan raya. Dalam konteks ini, kendaraan angkutan barang yang beroperasi dengan dimensi dan/atau muatan yang melebihi ketentuan atau dikenal sebagai *Over Dimension Over Loading* (ODOL) *Over loading* merupakan pelanggaran yang yang dibuat oleh pengemudi atau pemilik muatan dengan tujuan untuk mengangkut muatan yang melebihi kapasitas kendaraan (JBI).⁸ Di mana telah ditentukan menjadi salah satu persoalan yang perlu mendapatkan perhatian karena keberadaannya tidak hanya berkaitan dengan kepatuhan terhadap ketentuan lalu lintas dan angkutan jalan, tetapi juga berkaitan dengan keselamatan pengguna jalan serta keberlangsungan kondisi infrastruktur jalan. Data kecelakaan nasional tersebut dengan demikian menjadi konteks yang memperlihatkan pentingnya penguatan pengawasan dan penegakan hukum terhadap kendaraan yang berpotensi menimbulkan risiko keselamatan di jalan.

Persoalan kendaraan ODOL juga menjadi perhatian di wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Pada 15 Juli 2025, Perwakilan Ombudsman Republik Indonesia Provinsi Kepulauan Bangka Belitung melakukan rapat koordinasi bersama unsur Kepolisian dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka Selatan yang membahas penindakan terhadap kendaraan ODOL. Dalam kegiatan tersebut,

⁷ IMPLEMENTASI PENYULUHAN KESELAMATAN LALULINTAS: Strategi Mewujudkan Budaya Tertib di Jalan Raya. N.p., CV Cendekia Press.

⁸ Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Suatu Pengantar dan Kritik. N.p., Deepublish, 2025.

Ombudsman Babel mendorong adanya penegakan hukum pidana dan administratif terhadap kendaraan yang melebihi muatan. Dorongan tersebut didasarkan antara lain pada hasil investigasi Ombudsman terhadap kondisi jalan di Desa Nyelanding sampai Delas yang menemukan bahwa banyaknya kendaraan yang di duga ODOL melintas di wilayah tersebut menjadi salah satu faktor yang berkaitan dengan kerusakan jalan. Ombudsman menekankan bahwa penanganan kendaraan ODOL berkaitan dengan dua kepentingan sekaligus, yaitu keselamatan masyarakat dalam berlalu lintas dan perlindungan terhadap kualitas infrastruktur jalan. Kendala tersebut berkaitan langsung dengan kompleksitas koordinasi antarinstansi, khususnya dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia, keterbatasan sumber daya manusia, serta belum optimalnya sarana dan prasarana pendukung. Selain itu, adanya potensi ketidakjelasan batas kewenangan serta lemahnya penerapan sanksi administratif turut memengaruhi efektivitas penegakan hukum di bidang transportasi jalan. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa persoalan ODOL di Bangka Belitung tidak hanya muncul sebagai persoalan teknis kendaraan, melainkan telah berkembang menjadi persoalan pelayanan publik, keselamatan lalu lintas, dan pemeliharaan infrastruktur yang membutuhkan keterlibatan beberapa instansi. Hal ini sejalan dengan kondisi kelembagaan dalam penanganan ODOL di Kabupaten Bangka, di mana terdapat pembagian kewenangan antara Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, dan Satuan Lalu Lintas Polres Bangka. Dalam naskah penelitian ini, ketiga instansi tersebut dipandang memiliki fungsi yang saling berkaitan dalam pembinaan, pengawasan, pemeriksaan, serta penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL. Dengan demikian, keberadaan kendaraan ODOL tidak dapat dipahami hanya sebagai pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi atau pemilik kendaraan, tetapi juga perlu dilihat dari bagaimana mekanisme pengawasan dan koordinasi antarlembaga dilaksanakan dalam praktik.

Upaya penanganan keselamatan lalu lintas di wilayah Bangka juga dilakukan melalui langkah-langkah yang melibatkan perangkat keselamatan jalan dan koordinasi antarlembaga. RRI melaporkan bahwa pembaruan dan penambahan

rambu lalu lintas di sejumlah titik rawan di Kabupaten Bangka dilakukan sebagai bagian dari upaya meningkatkan keselamatan pengguna jalan, dengan Satlantas Polres Bangka berkoordinasi bersama BPTD Kelas III Bangka Belitung, BPJN Bangka Belitung, dan Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka. Langkah tersebut memperlihatkan bahwa persoalan keselamatan lalu lintas membutuhkan keterlibatan lebih dari satu institusi karena masing-masing memiliki kewenangan dan fungsi yang berbeda. Dalam penanganan ODOL, kebutuhan koordinasi tersebut menjadi semakin penting karena proses identifikasi kendaraan yang melanggar ketentuan dimensi maupun muatan tidak hanya berkaitan dengan tindakan penegakan hukum, tetapi juga membutuhkan pemeriksaan dan pengukuran yang sesuai dengan ketentuan teknis. Naskah penelitian ini menunjukkan bahwa Satlantas Polres Bangka dalam pelaksanaan di lapangan dapat melakukan teguran terhadap kendaraan yang diduga ODOL, sedangkan proses penentuan secara lebih teknis memerlukan keterlibatan pihak yang memiliki peralatan dan kompetensi untuk melakukan pengukuran maupun penimbangan kendaraan. Oleh karena itu, pembagian kewenangan yang berbeda antara Dishub Kabupaten Bangka, Dishub Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, dan Satlantas Polres Bangka membutuhkan koordinasi yang jelas agar pengawasan dan penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL dapat berjalan secara terpadu. Permasalahan tersebut menjadi penting untuk dikaji karena keberadaan aturan dan pembagian kewenangan tidak dengan sendirinya menjamin terlaksananya penegakan hukum secara optimal. Dengan demikian, penelitian ini diarahkan untuk menganalisis bagaimana koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum kendaraan *Over Dimension* dan *Over Loading* (ODOL) dilaksanakan serta bagaimana pembagian kewenangan masing-masing instansi tersebut dalam menangani permasalahan ODOL di Kabupaten Bangka.

Selanjutnya dalam Hal ini tim mengambil contoh dari instansi Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Babel, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka dan yang terakhir Satlantas Polres Bangka, disini mereka memiliki kewenangan masing-masing contohnya Satlantas Polres Bangka bisa menegur pengemudi yang membawa kendaraan ODOL namun bisa juga menilang jika dalam kondisi sedang

berkoordinasi dengan pihak Dishub Bangka, karena Satlantas tak boleh menentukan secara sepihak bahwa kendaraan yang dilihatnya secara sekilas dianggap termasuk ODOL namun pada kenyataannya jika diamati dengan teliti dan menggunakan peran para ahli, bisa saja bukan ODOL dan masih ada toleransinya maka dari itu agar tidak terjadi kesalahpahaman di lapangan, maka dari itu harus diserahkan kepada ahlinya.

Sedangkan untuk Dishub Bangka dalam tugas dan wewenangnya dilapangan sebenarnya mirip tugasnya dengan Satlantas, namun dalam hal ini Dishub memiliki peran tersendiri dalam menertibkan kendaraan ODOL, mereka lebih secara spesifik mengawasi dan menindak kendaraan yang terindikasi ODOL, dengan alasan instansi ini memang memiliki alat atau peralatan khusus yang memang digunakan untuk mengukur, mengecek dan menimbang calon kendaraan yang termasuk ODOL atau tidak, dan kewenangannya atau wilayah hukumnya hanya terbatas di wilayah Kabupaten Bangka saja sesuai dengan teritori. Dan mereka ini wajib melaporkan hasil kinerjanya ke Dishub Provinsi sebagai bahan pertimbangan untuk membuat kebijakan yang berdampak positif ke Kabupaten Bangka melalui perantara Dishub Bangka.

Selanjutnya instansi yang tak kalah penting dalam penelitian ini adalah Dishub Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang menjadi pusat koordinasi antara pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan) dengan pemerintah daerah baik yang provinsi maupun di tingkat kabupaten/kota hingga ke desa, karena segala kebijakan dari pusat tentunya bisa berdampak secara langsung sampai ke tingkat desa, dalam hal ini Dishub Provinsi yang memegang kendali terhadap perwakilan Dishub di masing-masing Kabupaten di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang dalam hal ini tim kami berfokus pada Kabupaten Bangka, dalam tugasnya Dishub Provinsi memastikan agar wilayah yang menjadi wewenangnya dapat menjalankan tugas, fungsi dengan baik untuk memberikan pelayanan yang prima untuk masyarakat, dalam hal ini Dishub Provinsi dipersilahkan untuk meminta laporan kinerja maupun laporan dari masing-masing Kabupaten yang akan dimintai laporannya yang dalam hal ini Dishub Kabupaten Bangka.

Di dalam menjalankan tugas dan kewenangan masing-masing instansi harus kompak dan tidak boleh terdapat tumpang tindih kewenangan antara Instansi, mereka ini perlu bersinergi lebih karena mereka ini sudah diberikan amanah oleh undang-undang untuk menjalankan tugas pokok profesi dengan baik serta profesional. Jika mereka melakukan kesalahan saja dalam koordinasi di lapangan maka akibatnya sangat fatal dan bisa berdampak langsung kepada masyarakat yang terdampak. Jika ketiga instansi ini sudah bekerja dengan baik dan profesional maka tidak bisa dipungkiri hasilnya akan berdampak positif bagi masyarakat terkhususnya pengguna jalan raya maupun di desa karena kendaraan Odol sudah berkurang karena kuatnya kerjasama instansi dalam memberantas kendaraan Odol di Kabupaten Bangka.

Sebagai moda angkutan barang dengan kendaraan bermotor di jalan menjadi pilihan yang paling fleksibel karena mampu menjangkau titik asal dan tujuan secara langsung tanpa banyak perpindahan moda. Bagi wilayah seperti Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, peran ini semakin menonjol. Jaringan jalan di pulau Bangka dan Pulau Belitung menghubungkan sentra produksi seperti perkebunan dan pertanian dengan pelabuhan, pasar serta permukiman. Dengan demikian, kelancaran, keselamatan, dan keberlanjutan jaringan jalan bukan sekedar persoalan teknis, melainkan prasyarat bagi kegiatan ekonomi dan pelayanan publik di daerah. Peran vital tersebut berjalan beriringan dengan praktik pengangkutan yang menyimpang dari ketentuan teknis. Kendala tersebut berkaitan langsung dengan kompleksitas koordinasi antarinstansi, khususnya dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia, keterbatasan sumber daya manusia, serta belum optimalnya sarana dan prasarana pendukung. Selain itu, adanya potensi ketidakjelasan batas kewenangan serta lemahnya penerapan sanksi administratif turut memengaruhi efektivitas penegakan hukum di bidang transportasi jalan.⁹ Pengemudi dan/atau penyedia jasa angkutan barang wajib mematuhi tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Adapun batasan berat muatan yang diizinkan tertuang dalam

⁹ Hana Sybil Vania Mendrofa, Putu Riski Ananda Kusuma, dan Yarniwati Gulo, "Pelaksanaan Kewenangan Atributif Dinas Perhubungan Kota Gunungsitoli dalam Penegakan Ketertiban Transportasi Jalan", Jurnal Ilmu Hukum Sui Generis, Volume 5, Nomor 4, Oktober 2025, hlm. 2.

SE.02/AJ.108/DRJD/2008 tentang Panduan Batasan Maksimum Perhitungan JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan) dan JBKI (Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan) untuk Mobil Barang, Kendaraan Khusus, Kendaraan Penarik berikut Kereta Tempelan/Kereta Gandengan. Angkutan barang dengan muatan lebih dari 5% akan ditilang dan dilarang melanjutkan perjalanan sebelum kelebihan muatannya dipindahkan. Indonesia disepakati bebas ODOL untuk diterapkan pada tahun 2023 setelah adanya Surat Menteri Perindustrian Nomor 872/M-IND/12/2019 perihal Kebijakan Zero ODOL, yang kemudian mundur 2 tahun dari kebijakan Zero ODOL 2021 menjadi 2023.¹⁰ Merujuk pada asas otonomi dan tugas pembantuan, Dinas Perhubungan Kota Sungailiat bertugas melaksanakan urusan wajib pemerintahan yang menjadi kewenangannya di bidang perhubungan. Penegakan ketertiban transportasi jalan oleh dinas ini mencakup aspek-aspek fungsional sesuai indikator kinerja utama (IKU) organisasi, seperti pengendalian keselamatan angkutan jalan dan pemenuhan standar kelaikan kendaraan bermotor melalui pengujian berkala. Kewenangan atributif ini mencakup fungsi pembinaan, pembangunan, pengaturan, dan pengawasan terhadap sarana dan prasarana transportasi. Dinas Perhubungan memiliki mandat untuk melakukan pengaturan dan merekayasa lalu lintas, memastikan syarat jalan kendaraan bermotor (melalui uji KIR), serta mengeluarkan perizinan bagi angkutan umum yang beroperasi di wilayah administratif Kota Sungailiat.

B. Metode

Penelitian ini disusun dengan menggunakan metode deskriptif normatif yang menggunakan pendekatan yuridis empiris, agar memperoleh hasil yang inklusif antara ketentuan hukum yang berlaku di negara Indonesia dengan hasil nyata di lapangan. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji lebih dalam terkait dengan fenomena fragmentasi koordinasi lintas instansi dalam penegakan hukum

¹⁰ Enggar Oktarinda, Nuzul Barkah Prihutomo, dan Eka Olivia Maulani, "Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol", Volume 4, Nomor 1, Maret 2022, hlm. 53.

kendaraan *over dimension* dan *over load* (ODOL) subjek yang kami teliti disini adalah instansi Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung dan yang terakhir adalah Satlantas Polres Bangka melalui metode dan pendekatan tersebut, penelitian ini diharapkan mampu mendeskripsikan secara lugas kesesuaian antara koordinasi masing-masing instansi apakah sudah sesuai dengan yang diharapkan dan apakah sudah menjalankan tugas serta fungsinya secara profesional sesuai dengan tupoksinya serta perlu adanya koordinasi yang lebih efektif dari masing-masing instansi terkait prosedur penegakan hukum kendaraan ODOL, sehingga dapat memberikan kesan yang positif berkaitan dengan *Das sollen* dan *Das sein* juga penegakan hukum yang dilakukan oleh instansi masing-masing. Terkait fenomena kendaraan ODOL di Kabupaten Bangka.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Peran Masing-Masing Instansi Dalam Penanganan Kendaraan Over Dimension dan Over Load

Dalam Penanganan kendaraan *overdimension* dan *overload* (ODOL) di Kabupaten Bangka melibatkan beberapa instansi dengan peran yang saling melengkapi, yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, dan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Bangka. Pembagian peran ini berlandaskan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan turunannya, yang menempatkan pembinaan, pengawasan, dan penegakan hukum sebagai tanggung jawab bersama antara pemerintah daerah dan Kepolisian Negara Republik Indonesia.

2. Koordinasi Antar Instansi Berdasarkan Peraturan

Dalam memahami masalah koordinasi antar instansi berdasarkan peraturan yang sudah berlaku perlu kita ketahui bersama bahwa negara Indonesia yang pada dasarnya ialah negara hukum melalui para pemikir bangsa dan para ahli hukum sebetulnya sudah membuat undang-undang yang kegunaanya untuk mengatasi masalah odol ini melalui perantara Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia

sebagai lembaga legislatif yaitu sebagai pembuat dan perancang undang-undang didukung oleh keterlibatan unsur akademisi maupun publik yang dalam hal ini adalah masyarakat dalam pengambilan keputusan dan mengesahkan undang-undang yang sedang dirancang juga turut dibantu dengan kehadiran pemimpin negara karena negara Indonesia menggunakan sistem pemerintahan Presidensial maka Presiden bisa masuk dalam menyetujui Rancangan UU, karena dalam *trias politica*, kedudukan Presiden berada pada kekuasaan eksekutif (yang menjalankan amanat undang-undang), maka dalam koordinasi antar instansi menggunakan salah satu peraturan hukum yang memang dirancang secara lebih spesifik untuk masalah odol ini yaitu UULLAJ No. 22 Tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Dan Pasal yang menjelaskan secara lebih spesifik mengenai koordinasi antar instansi berdasarkan peraturan yang berlaku terdapat dalam Pasal 13 ayat (1), (2), (3), (4).

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Satlantas Polres Bangka, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, dan Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, ditemukan bahwa meskipun kewenangan masing-masing instansi telah diatur secara jelas dalam Pasal 13 dan Pasal 262 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam praktiknya terdapat beberapa instansi yang belum sepenuhnya menjalankan aturan tersebut secara konsisten, baik dari sisi substansi penegakan hukum maupun dari sisi kewajiban administratif berupa pelaporan dan pertukaran data.

Dari sisi Satlantas Polres Bangka, hasil wawancara menunjukkan bahwa penindakan terhadap kendaraan ODOL hingga saat ini masih dilakukan secara persuasif berupa teguran, dan penindakan secara tegas melalui mekanisme tilang baru direncanakan mulai tahun 2027. Kondisi ini memperlihatkan bahwa meskipun ketentuan pidana terhadap pelanggaran dimensi dan muatan kendaraan telah diatur sejak tahun 2009 melalui Pasal 262 ayat (2) UU LLAJ, penegakan hukum substantif terhadap ODOL belum sepenuhnya dijalankan oleh Satlantas Polres Bangka sesuai dengan amanat undang-undang, sehingga fungsi penindakan yang seharusnya

bersifat memberi efek jera masih berada pada tahap pembinaan. Kondisi ini patut dicermati, sebab kajian mengenai pemidanaan sopir truk bermuatan lebih di lingkungan Dinas Perhubungan Kota Malang menyimpulkan bahwa sanksi pidana yang diterapkan secara konsisten berpotensi menimbulkan efek jera yang signifikan sehingga pelanggaran dan kecelakaan dapat ditekan.¹¹

Maladministrasi menurut Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia dimaknai sebagai “perilaku atau perbuatan melawan hukum, melampaui wewenang, menggunakan wewenang untuk tujuan lain dari yang menjadi tujuan dari wewenang tersebut, termasuk kelalaian atau pengabaian akan kewajiban hukum dalam penyelenggaraan pelayanan publik yang dilakukan oleh Penyelenggara Maladministrasi bisa saja terjadi di tempat dinas-dinas pelayanan publik. Lambannya pelayanan, atau berbelit-belitnya birokrasi, membuat masyarakat kesal dan berkurang rasa kepercayaannya terhadap petugas pelayanan publik. Negara dan pemerintahan yang menimbulkan kerugian materiil dan/atau immateriil bagi masyarakat dan orang perseorangan”.¹²

Pada Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, kelalaian dalam menjalankan aturan terlihat dari ketiadaan basis data kendaraan ODOL yang dimiliki oleh balai kir. Berdasarkan hasil wawancara, pihak Dishub Bangka mengakui bahwa mereka tidak memiliki data kendaraan yang terindikasi ODOL secara sistematis, sehingga pada saat Satlantas hendak melakukan razia gabungan, data yang dibutuhkan tetap harus diminta terlebih dahulu kepada Dishub. Selain itu, kegiatan razia yang dilakukan Dishub Bangka juga masih terkonsentrasi di jalan-jalan protokol, sementara pengawasan di jalan kabupaten atau daerah pinggiran yang justru sering dilalui truk pengangkut kelapa sawit untuk menghindari razia, masih sangat minim. Kondisi ini menunjukkan bahwa fungsi pengawasan menyeluruh sebagaimana dimaksud dalam kewenangan Dishub Kabupaten belum dijalankan secara merata

¹¹ Qur'aini, Adinda Intan. "Penerapan Pidana terhadap Sopir Truk yang Melakukan Kelebihan Muatan Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)." (2026).

¹² Hayati, Muslimah. "Maladministrasi dalam Tindakan Pemerintah." Jurnal WASAKA HUKUM, Vol 9. Nomor 1, Februari (2021): hlm. 113-150

di seluruh wilayah hukumnya. Dalam penerapan hukum, tidak cukup apabila hanya mengandalkan kesadaran masyarakat. Oleh karena itu, lembaga hukum dan pemerintah perlu melakukan sosialisasi serta penyebaran informasi kepada masyarakat. Dengan demikian, upaya pemerintah dalam membangun dan meningkatkan kesadaran hukum masyarakat dapat berjalan secara optimal. Salah satu kebijakan atau peraturan yang diterapkan oleh pemerintah provinsi, kabupaten, maupun kota adalah mengenai penertiban lalu lintas, mengingat seluruh masyarakat menggunakan sarana transportasi dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Kendaraan dengan muatan tanah atau truk menjadi salah satu perhatian bagi pemerintah provinsi, kabupaten, maupun kota. Hal tersebut dilandasi oleh berbagai alasan, salah satunya karena kendaraan bermuatan besar atau truk yang sering melintasi jalan raya, terutama jalan raya utama, dapat menyebabkan kerusakan jalan dalam waktu yang lebih cepat. Selain itu, keberadaan kendaraan tersebut juga berpotensi menimbulkan kemacetan panjang, kecelakaan lalu lintas yang dapat mengakibatkan korban jiwa, serta polusi yang berlebihan akibat muatan yang dibawa oleh kendaraan truk.¹³

Ketidakpatuhan lain yang teridentifikasi adalah pada aspek pelaporan kinerja dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka kepada Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Berdasarkan keterangan dari pihak Dishub Provinsi, permintaan data penindakan ODOL untuk tahun 2024 yang telah diajukan kepada Dishub Bangka hanya direspons dengan dokumen berupa surat-surat tanpa disertai data yang jelas dan terstruktur. Padahal, kewajiban pelaporan hasil kinerja Dishub Kabupaten kepada Dishub Provinsi merupakan bagian dari mekanisme koordinasi vertikal yang diatur dalam Pasal 13 UU LLAJ. Tidak terpenuhinya kewajiban pelaporan yang jelas ini menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka belum sepenuhnya menjalankan aturan koordinasi kelembagaan tersebut.

¹³ Muhammad Hamzah Al Ghafiki, Ahmad Lanang Citrawan, H.E. Rakhmat Jazuli, "Pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang Dalam Pengawasan Waktu Operasional Mobil Angkutan Tanah Di Kecamatan Kresek", *BELEID: Journal of Administrative Law and Public Policy*, Volume 3, Nomor 2, November 2025, hlm. 213–214.

Pada sisi lain, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung sendiri turut menghadapi kendala dalam menjalankan fungsi koordinasinya. Berdasarkan hasil wawancara, sebelum tahun 2024 Dishub Provinsi masih berkolaborasi secara rutin dengan Dishub Kabupaten dan Satlantas dalam pelaksanaan razia, namun setelah terjadi pemangkasan anggaran yang sebagian dialihkan untuk program yang lain, Dishub Provinsi lebih banyak bergerak secara mandiri dan hanya mampu melaksanakan razia sebanyak satu kali dalam setahun untuk seluruh wilayah Pulau Bangka. Penurunan frekuensi razia serta berkurangnya intensitas kolaborasi lintas instansi ini menunjukkan adanya kemunduran dalam pelaksanaan fungsi koordinasi yang seharusnya dijalankan secara berkelanjutan sebagaimana diamanatkan oleh undang-undang, terlepas dari faktor keterbatasan anggaran yang menjadi penyebabnya.

3. Cara Kerja Instansi Yang Benar Menurut Peraturan

Meskipun ditemukan sejumlah kelemahan sebagaimana diuraikan pada bagian sebelumnya, hasil wawancara juga memperlihatkan adanya praktik-praktik yang telah sesuai dengan mekanisme kerja yang diamanatkan oleh Pasal 13 dan Pasal 262 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Praktik-praktik tersebut dapat dijadikan acuan mengenai bagaimana seharusnya ketiga instansi bekerja secara terkoordinasi dalam menangani kendaraan ODOL di Kabupaten Bangka.

Cara kerja yang tepat pertama-tama tercermin dari praktik Satlantas Polres Bangka yang tidak menentukan status ODOL suatu kendaraan secara sepihak. Berdasarkan hasil wawancara, penegakan hukum terhadap ODOL dilakukan melalui kerja sama dengan Dinas Perhubungan Kabupaten dan Provinsi serta Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas III Bangka Belitung yang memiliki alat ukur dan tenaga ahli, sehingga penentuan status ODOL suatu kendaraan didasarkan pada hasil pengukuran teknis, bukan hanya perkiraan visual di lapangan. Pendekatan ini sejalan dengan ketentuan Pasal 262 ayat (2) UU LLAJ yang mensyaratkan pemeriksaan oleh pihak yang berwenang dan kompeten sebelum

suatu kendaraan dapat dinyatakan melanggar ketentuan dimensi dan muatan. Selain itu, terhadap kendaraan yang terbukti ODOL, dilakukan tindakan berupa teguran, pemangkasan muatan agar sesuai dengan batas wajar, pemindahan sebagian muatan ke kendaraan lain, serta sosialisasi melalui selebaran kepada pengguna jalan mengenai ketentuan *overload* dan *overdimension*.

Pada tataran Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, praktik yang telah sesuai dengan ketentuan tercermin dari prosedur uji kir yang mengharuskan kendaraan terindikasi ODOL untuk dikembalikan ke spesifikasi fisik aslinya sesuai standar pabrik sebelum dapat dinyatakan laik jalan, serta penyediaan layanan uji kir tersebut secara cuma-cuma kepada masyarakat. Dishub Bangka juga secara rutin melaksanakan razia gabungan bersama Satlantas Polres Bangka dan Jasa Raharja, serta menyelenggarakan sosialisasi bersama Satlantas dan akademisi Universitas Bangka Belitung yang turut melibatkan komunitas sopir truk dan BPTD Wilayah III Babel. Pola kerja kolaboratif dan lintas sektor semacam ini merupakan bentuk pelaksanaan koordinasi horizontal antarinstansi maupun antara instansi pemerintah dengan unsur masyarakat dan akademisi, sebagaimana yang menjadi semangat pengaturan kerja sama antarinstansi dalam UU LLAJ.

Sementara itu, Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung menunjukkan cara kerja yang sesuai aturan melalui pembagian kewenangan yang jelas antara fungsi pengukuran teknis dan fungsi penindakan di lapangan. Dishub Provinsi melakukan pengujian berat kendaraan melalui alat timbangan sebagai dasar objektif penentuan status ODOL, namun tindakan pemberhentian kendaraan di jalan tetap dilakukan oleh pihak Kepolisian, sedangkan Dishub Provinsi berperan mendampingi dan memastikan proses tersebut berjalan sesuai prosedur. Pembagian peran ini konsisten dengan ketentuan bahwa Dishub tidak memiliki kewenangan untuk memberhentikan kendaraan secara sepihak di jalan raya, sehingga razia terhadap kendaraan ODOL harus selalu dilaksanakan secara gabungan antara Dishub Provinsi dan Kepolisian agar tindakan penghentian kendaraan memiliki dasar hukum yang sah.

Apabila praktik-praktik tersebut disatukan, maka cara kerja yang benar menurut peraturan sesungguhnya menuntut adanya rantai koordinasi yang berkesinambungan, mulai dari penyediaan data dan pengukuran teknis oleh Dishub Kabupaten, Dishub Provinsi, dan BPTD, penindakan yang dilakukan secara gabungan dengan Kepolisian sesuai kewenangan masing-masing, hingga pelaporan hasil kinerja secara berjenjang dari Dishub Kabupaten kepada Dishub Provinsi sebagaimana diatur dalam Pasal 13 UU LLAJ. Ketiga instansi idealnya tidak bekerja secara terpisah, melainkan saling melengkapi dalam satu siklus pengawasan yang meliputi pencegahan melalui sosialisasi, deteksi melalui pengukuran teknis, penindakan melalui mekanisme hukum yang sah, serta evaluasi melalui pelaporan data yang terintegrasi antarinstansi.

4. Analisis

Berdasarkan data hasil razia kendaraan bermotor yang dihimpun dari lima kabupaten di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung pada periode 2021 hingga 2023, dapat dilakukan analisis lebih lanjut mengenai sejauh mana penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL benar-benar berjalan efektif di lapangan. Data tersebut memperlihatkan pola yang cukup konsisten, yaitu proporsi pelanggaran yang berhasil dikategorikan sebagai ODOL secara eksplisit jauh lebih kecil dibandingkan proporsi pelanggaran administratif berupa KIR tidak ada atau KIR tidak berlaku.

Sebagai contoh, di Kabupaten Bangka Tengah, persentase pelanggaran ODOL pada razia tahun 2021 hanya sebesar 0,98 persen, kemudian nihil pada tahun 2022, dan kembali muncul sebesar 4,5 persen pada tahun 2023, sementara pelanggaran KIR tidak ada dan KIR tidak berlaku secara konsisten mendominasi dengan proporsi di atas 90 persen dari keseluruhan pelanggaran yang tercatat. Pola serupa juga terlihat di Kabupaten Bangka Barat, dengan persentase ODOL sebesar 4,9 persen pada tahun 2021, menurun menjadi 2,1 persen pada tahun 2022, dan nihil pada tahun 2023, serta di Kabupaten Bangka Selatan yang mencatat ODOL sebesar 5,5 persen pada tahun 2021 dan 2,7 persen pada tahun 2022. Sementara itu, pada

data razia di Kabupaten Bangka (Bangka Induk) dan Kabupaten Belitung, tidak ditemukan satu pun kategori pelanggaran ODOL yang tercatat secara eksplisit sepanjang periode 2021 hingga 2023, dan seluruh pelanggaran yang tercatat merupakan pelanggaran administratif berupa ketiadaan atau tidak berlakunya KIR.

Kesenjangan antara rendahnya angka pelanggaran ODOL yang tercatat secara resmi dengan keterangan dari para narasumber yang menyebutkan bahwa truk kelapa sawit bermuatan berlebih masih banyak beroperasi di lapangan mengindikasikan bahwa data resmi razia belum sepenuhnya mencerminkan kondisi ODOL yang sesungguhnya terjadi di Kabupaten Bangka. Kondisi ini dapat dijelaskan melalui beberapa kemungkinan, di antaranya sulitnya membuktikan status ODOL secara teknis dibandingkan sekadar memeriksa kelengkapan dokumen KIR, terbatasnya alat ukur dan tenaga ahli yang tersedia pada saat razia berlangsung, serta adanya kebocoran informasi jadwal razia kepada sopir dan pengusaha truk sebagaimana diungkapkan oleh pihak Dishub Kabupaten Bangka, yang menyebabkan kendaraan bermuatan berlebih cenderung menghindari sebelum razia dilaksanakan.

Namun demikian, dalam membangun kolaborasi yang ideal bukanlah suatu proses yang mudah. Ada saja tantangan seperti perbedaan kepentingan lembaga . sangat minimnya koordinasi strategis, keterbatasan sumber daya, dan budaya birokrasi yang seringkali bersifat sektoral dan menjadi faktor penghambat dalam upaya memperkuat tata kelola regulasi.¹⁴ Temuan ini memperkuat argumen bahwa fragmentasi koordinasi antara Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, dan Satlantas Polres Bangka bukan sekadar persoalan normatif mengenai pembagian kewenangan, melainkan berdampak langsung pada efektivitas penegakan hukum terhadap ODOL di lapangan. Ketidadaan basis data kendaraan ODOL yang terintegrasi menyebabkan setiap instansi hanya memiliki gambaran parsial mengenai kondisi ODOL di

¹⁴ Aryani, Yusnita. "Analisis Kolaborasi Antar-Instansi dalam Penguatan Tata Kelola Kebijakan." *Jurnal Tata Kelola Pemerintahan* Vol. 1. Nomor 1 Desember (2025):hlm. 1-6.

wilayahnya masing-masing. Keterbatasan anggaran yang menyebabkan Dishub Provinsi hanya mampu melakukan satu kali razia dalam setahun turut memperlebar celah pengawasan, terutama di wilayah pinggiran yang jarang terjangkau razia gabungan. Selain itu, kebijakan penegakan hukum yang masih bersifat persuasif dari pihak Satlantas hingga rencana penerapan penindakan tegas pada tahun 2027 menunjukkan bahwa terdapat jeda waktu yang cukup panjang antara berlakunya ketentuan pidana dalam UU LLAJ sejak tahun 2009 dengan implementasi penegakannya secara konsisten di Kabupaten Bangka.

Dari hasil analisis tersebut, dapat dikatakan bahwa persoalan utama dalam penanganan ODOL di Kabupaten Bangka bukan terletak pada ketiadaan payung hukum, karena kewenangan masing-masing instansi telah diatur secara jelas dalam Pasal 13 dan Pasal 262 UU LLAJ, melainkan pada belum optimalnya integrasi data, keterbatasan sumber daya anggaran, serta konsistensi pelaksanaan penindakan antarinstansi. Penulis berpandangan bahwa penguatan koordinasi ke depan perlu diarahkan pada tiga hal utama, yaitu pembangunan sistem basis data kendaraan ODOL yang dapat diakses bersama oleh Dishub Kabupaten, Dishub Provinsi, dan Satlantas, penetapan mekanisme pelaporan berkala yang terstandar dari Dishub Kabupaten kepada Dishub Provinsi sesuai amanat Pasal 13 UU LLAJ, serta perluasan cakupan razia ke wilayah-wilayah pinggiran yang selama ini kurang terjangkau. Tanpa langkah-langkah tersebut, kerja sama antarinstansi berisiko terus berjalan secara parsial dan reaktif, sehingga tujuan bersama untuk menekan angka kendaraan ODOL di Kabupaten Bangka sulit tercapai secara optimal. Gagasan penguatan koordinasi tersebut sejalan dengan pandangan bahwa keberhasilan program penertiban ODOL sangat bergantung pada sinergi lintas lembaga dan keterlibatan berbagai pemangku kepentingan, sehingga tata kelola kolaboratif dipandang sebagai solusi strategis atas kompleksnya pengawasan angkutan barang.¹⁵

¹⁵ Latullah, R. Harryawan, et al. "Collaborative governance dalam pengawasan angkutan barang umum yang berkontribusi terhadap program zero over dimension dan over loading." *Journal of Engineering and Applied Technology* 1.2 (2025):hlm. 30-37.

D. Penutup

1. Kesimpulan

Pembagian kewenangan antara Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, dan Satlantas Polres Bangka dalam menangani kendaraan ODOL telah diatur jelas dalam Pasal 13 dan Pasal 262 UU No. 22 Tahun 2009. Persoalan utamanya bukan kekosongan hukum, melainkan kesenjangan antara ketentuan (*das sollen*) dan pelaksanaannya (*das sein*). Satlantas masih menempuh teguran persuasif dan baru merencanakan tilang pada 2027. Dishub Kabupaten belum memiliki basis data ODOL, razianya terpusat di jalan protokol, dan pelaporan kinerjanya kepada Dishub Provinsi belum terstruktur. Dishub Provinsi, karena pemangkasan anggaran, hanya mampu merazia satu kali setahun. Praktik yang sesuai aturan sebenarnya sudah ada, yakni penentuan status ODOL berdasarkan pengukuran teknis, uji kir yang mengembalikan kendaraan ke spesifikasi pabrik, serta razia gabungan dengan pembagian peran yang jelas antara pengukuran dan penindakan. Namun, tanpa data terpadu dan pelaporan berjenjang, praktik tersebut belum membentuk satu siklus pengawasan. Akibatnya, data razia 2021–2023 yang didominasi pelanggaran KIR belum mencerminkan kondisi ODOL sebenarnya, dan penerapan supremasi hukum dalam pengawasan ODOL belum berjalan optimal. Selama koordinasi berjalan parsial dan reaktif, kendaraan ODOL akan terus menimbulkan risiko keselamatan bagi pengguna jalan serta kerusakan infrastruktur jalan di Kabupaten Bangka.

2. Saran

Dari penelitian ini, penulis menyarankan beberapa hal di antaranya sebagai berikut:

- a. Dishub Provinsi, Dishub Kabupaten, dan Satlantas perlu membuat sistem data terpadu yang bisa diakses secara bersama. Selain itu Dishub Kabupaten juga perlu menyampaikan laporan berkala dengan format yang valid ke Dishub Provinsi, sebagai pelaksanaan koordinasi vertikal menurut Pasal 13 UU No. 22

Tahun 2009. Landasannya bisa berupa nota kesepahaman atau perjanjian kerja sama antara tiga pihak instansi.

- b. Alokasikan anggaran razia gabungan yang tetap dalam APBD provinsi dan kabupaten. Dan menggunakan jadwal yang tidak bisa diprediksi untukantisipasi, dan tambahkan titik razia di jalan kabupaten dan jalan desa. Prosedur razia tetap harus gabungan dengan Kepolisian, karena Dishub tidak berwenang menghentikan kendaraan sendiri di jalan.
- c. Satlantas perlu menetapkan tahapan penindakan yang jelas dan tegas, yaitu teguran, tilang, lalu pengalihan muatan, tanpa menunggu tahun 2027. Penentuan status ODOL tetap harus berdasarkan pengukuran teknis bersama pihak Dishub atau BPTD. Pencatatan hasil razia juga perlu memisahkan antara pelanggaran ODOL dari pelanggaran administratif KIR, supaya data bisa dipakai sebagai bahan evaluasi dan pengambilan keputusan yang bijak secara bersama

E. Ucapan Terima Kasih

Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya untuk semua pihak yang telah membantu kami dalam pelaksanaan penelitian dan penyusunan artikel ini khususnya kepada:

1. Civitas Akademika Universitas Bangka Belitung, Khususnya Fakultas Hukum dan Program Studi Ilmu Hukum, yang telah memberikan dukungan secara akademik dan fasilitas yang lengkap selama pelaksanaan penelitian.
2. Ibu Ave Agave, S.H., M.H., beliau selaku dosen fasilitator, yang sudah memberikan arahan yang solutif, pendampingan, serta masukan pendapat selama proses penelitian dan penyusunan artikel karya kami ini.
3. Polres Bangka khususnya Unit Satlantas Polres Bangka, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka dan Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, yang telah memberikan informasi dan data yang sangat diperlukan oleh kami dalam menyelesaikan penelitian ini tentang Fragmentasi Koordinasi Lintas Instansi dalam Penegakan Hukum Kendaraan Over Dimension dan Over Load (ODOL) Terhadap

Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, Dinas Perhubungan Kabupaten Bangka, dan Satlantas Polres Bangka

4. Seluruh pihak yang telah membantu memberikan informasi, dukungan, dan masukan selama proses pengumpulan data hingga penyusunan artikel ini.

Penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih atas segala dukungan, bantuan, dan doa yang telah diberikan kepada kami. Semoga segala kebaikan yang diberikan mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa artikel ini masih memiliki kekurangan, sehingga kritik dan saran yang membangun untuk lebih baik sangat diharapkan untuk penyempurnaan penelitian selanjutnya. Semoga artikel ini dapat memberikan manfaat yang luas bagi pengembangan ilmu pengetahuan, dan menambah wawasan para pembaca.

DAFTAR PUSTAKA

JURNAL

- Putri, Salsa Sabilla, and Khairul Amri. "Kolaborasi Pemerintah dalam Menekan Angka Balap Liar di Kota Pekanbaru." *Eksekusi: Jurnal Ilmu Hukum dan Administrasi Negara* 2.4 (2024): 150-160.
- Hijriani, Adinda Nurriksia, and Nandang Sambas. "Integritas Aparat Penegak Hukum Dan Kepercayaan Publik: Analisis Sosiologi Hukum Di Indonesia." *JOSH: Journal of Sharia* 5.01 (2026): 120-132.
- Oktarinda, Enggar, Nuzul Barkah Prihutomo, and Eka Olivia Maulani. "Analisis Pengaruh Kendaraan Odol Terhadap Tingkat Kecelakaan Di Jalan Tol." *Construction and Material Journal* 4.1 (2022): 49-57.
- Hana Sybil Vania Mendrofa, Putu Riski Ananda Kusuma, dan Yarniwati Gulo, "Pelaksanaan Kewenangan Atributif Dinas Perhubungan Kota Gunungsitoli dalam Penegakan Ketertiban Transportasi Jalan", *Jurnal Ilmu Hukum Sui Generis*, Volume 5, Nomor 4, Oktober 2025, hlm. 2.
- Enggar Oktarinda, Nuzul Barkah Prihutomo, dan Eka Olivia Maulani, "Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol", Volume 4, Nomor 1, Maret 2022, hlm. 53.

Latullah, R. Harryawan, et al. "Collaborative governance dalam pengawasan angkutan barang umum yang berkontribusi terhadap program zero over dimension dan over loading." *Journal of Engineering and Applied Technology* 1.2 (2025): 30-37.

Aryani, Y., Analisis Kolaborasi Antar-Instansi dalam Penguatan Tata Kelola, Jurnal Tata Kelola Pemerintahan, Vol 1, Nomor 1, Desember (2025), hlm. 1-6.

Hayati, Muslimah. "Maladministrasi dalam Tindakan Pemerintah." Jurnal WASAKA HUKUM, Vol 9. Nomor 1, Februari (2021): hlm. 113-150.

BUKU

Peran Penegak Hukum dalam Sistem Pidana Indonesia. N.p., Pt Mafy Media Literasi Indonesia, 2025.

Complaint Handling Dalam Pelayanan Publik. N.p., Airlangga University Press, 2023.

Penegakan Hukum Berkeadilan: Menuju Masyarakat Bermartabat. N.P., Terbit Raja Buku, 2025.

Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Suatu Pengantar dan Kritik. N.p., Deepublish, 2025.

IMPLEMENTASI PENYULUHAN KESELAMATAN LALULINTAS: Strategi Mewujudkan Budaya Tertib di Jalan Raya. N.p., CV Cendekia Press.

SKRIPSI

Qur'aini, Adinda Intan. "Penerapan Pidana terhadap Sopir Truk yang Melakukan Kelebihan Muatan Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)." (2026).



Prosiding Seminar Hukum dan Publikasi Nasional (Serumpun) V Tahun 2026

Fakultas Hukum Universitas Bangka Belitung

*Transformasi Hukum dalam Mewujudkan Pembangunan Lingkungan
yang Berkelanjutan di Era Global*

Qur'aini, Adinda Intan. "Penerapan Pidana terhadap Sopir Truk yang Melakukan Kelebihan Muatan Sebagai Upaya Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)." (2026).