

STUDI PERILAKU DAN PEMAHAMAN PENGEMUDI TERHADAP BATASAN DIMENSI DAN BEBAN PADA KENDARAAN *OVER DIMENSION OVER LOAD*

Ni Kadek Diani Gayatri Dewi

Prodi D-III Teknologi Otomotif
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Ngakan Putu Girindra Natha

Prodi D-III Teknologi Otomotif
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Ni Wayan Ella Ermayani

Prodi D-III Teknologi Otomotif
Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

I Gusti Bagus Eka Nitiyasa¹

Politeknik Transportasi Darat Bali
Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kerambitan,
Kab. Tabanan, Bali. 82161

Abstract

Over Dimension Over Load (ODOL) vehicles exceed the allowed limits of dimensions and weight set by regulations, posing serious risks to driver's and road users' safety and causing damage to road infrastructure and the environment. This study aims to assess drivers' understanding of ODOL vehicle limits. Data collection involves direct interviews using prepared questions and a questionnaire. Out of 70 respondents, about 75.70 % showed knowledge about ODOL vehicles. The majority of knowledgeable respondents were aged 46-55 years (42.9 %) with high school education (48.6 %) and over 20 years of work experience (31.4 %). Interestingly, 27.14 % of respondents, whether aware of ODOL vehicles, admitted to operating them. This research emphasizes the importance of enhancing awareness among drivers about ODOL regulations to ensure road safety, protect the infrastructure, and preserve the environment.

Keywords: ODOL, over dimension over load, ODOL vehicles, drivers comprehension, drivers behavior

Abstrak

Kendaraan *ODOL* (*Over Dimension Over Load*) adalah kendaraan yang melebihi batas dimensi dan beban yang diizinkan oleh peraturan. Fenomena ini memiliki risiko serius bagi keselamatan pengemudi dan pengguna jalan lainnya serta merugikan infrastruktur jalan dan lingkungan sekitar. Penelitian ini ditujukan untuk mengetahui tingkat pemahaman pengemudi terhadap batasan dimensi dan beban pada kendaraan *Over Dimension Over Load*. Pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan metode wawancara langsung. Responden akan diwawancarai berdasarkan pada daftar pertanyaan yang sudah disiapkan sebagai dasar penilaian dan juga melalui kuesioner. Berdasarkan data dari 70 responden pengemudi, sekitar 75,70 % memiliki pengetahuan tentang kendaraan *ODOL*. Sebagian besar responden yang mengetahui *ODOL* berusia 46-55 tahun (42,9 %) dan berpendidikan SMA (48,6 %). Mayoritas juga telah bekerja selama lebih dari 20 tahun (31,4 %). Baik dari responden yang mengetahui tentang kendaraan *ODOL* dan yang tidak, terdapat 27,14 % pernah membawa kendaraan *ODOL*.

Kata kunci : *ODOL*, *over dimension over load*, kendaraan *ODOL*, pemahaman pengemudi, perilaku pengemudi

PENDAHULUAN

Pada awal tahun 2023, pemerintah mulai menerapkan aturan Zero *ODOL* sebagai bentuk komitmen mereka untuk mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas. Berbagai upaya telah dilakukan oleh pemerintah mulai dari menerima aspirasi dari berbagai pihak yang terlibat

¹ Corresponding author: igben@poltradabali.ac.id

untuk mencapai suatu kesepakatan bersama dalam mewujudkan transportasi yang berkeselamatan.

Pada dasarnya semua pihak menyatakan sangat mendukung upaya ini, namun pada pelaksanaannya masih selalu terjadi insiden-insiden yang melibatkan angkutan *ODOL*. Di sisi lain, para pemilik barang cenderung memilih pengiriman melalui angkutan *ODOL* karena alasan biaya dan efisiensi yang lebih baik. Pada beberapa kasus terjadi pengangkutan muatan dengan kelebihan muatan sampai 100 % lebih, salah satu contoh kasus insiden akibat *ODOL* adalah kasus kecelakaan pada Ruas Jalan Tol Semarang ABC pada 2020 lampau. Kecelakaan melibatkan dua kendaraan yakni *dump truck* dan truk *container* yang melintas dari arah yang sama, Sronol menuju Muktiharjo. Kecepatan kendaraan saat kecelakaan melibatkan kendaraan *ODOL* paling rendah mencapai 43 Km/jam dengan penurunan rata – rata kecepatan akibat kecelakaan hingga 12 % (Oktarinda *et al.*, 2020).

Berdasarkan pernyataan Presiden Joko Widodo (<https://www.kemendag.go.id/berita>, 2023) pembangunan infrastruktur jalan berkualitas tinggi menjadi prioritas utama yang berpotensi memberikan dampak signifikan pada harga barang dan komoditas. Oleh karena itu, langkah ini menjadi sangat penting bagi pemerintah dalam rangka mewujudkannya dan berkontribusi langsung pada peningkatan kesejahteraan masyarakat. Efeknya yang langsung terasa terutama dirasakan oleh para pihak yang terlibat dalam sektor angkutan barang. Fokus pada penetapan berat maksimum yang diizinkan (JBI) bagi kendaraan angkutan memiliki dampak yang merata dan mendukung faktor ekonomi, sehingga menjadi perhatian bersama dalam upaya pencapaian ini (Hartanto, 2021).

Begitu banyak faktor yang harus diperhitungkan pada pelaksanaan *Zero ODOL* yang membutuhkan dukungan dari semua pihak. Kegiatan sosialisasi terus diupayakan untuk memberikan pemahaman, disisi lain aturan sanksi juga harus ditegakkan. Kelebihan dimensi sudah termasuk tindak kejahatan sedangkan kelebihan muatan masuk pada tindak pidana ringan. Untuk mengetahui dampak dari upaya sosialisasi yang telah dilakukan, penting kiranya untuk melakukan survei terhadap tingkat pemahaman serta perilaku ketidakpatuhan pengemudi terhadap aturan angkutan *ODOL*.

Penelitian ini memiliki beberapa tujuan, tujuan pertama penelitian ini dapat mengukur sejauh mana tingkat pemahaman para pengemudi mengenai batasan dimensi dan beban pada kendaraan yang dikategorikan sebagai *Over Dimension Over Load*. Dalam hal ini, penelitian akan membahas sejauh mana pemahaman mereka terhadap parameter-parameter seperti dimensi maksimal yang diizinkan dan batasan beban yang harus diikuti. Kedua, penelitian ini juga bertujuan untuk menilai kesadaran pengemudi terhadap faktor risiko yang terkait dengan penggunaan kendaraan *Over Dimension Over Load*. Dengan menggali pemahaman mereka tentang risiko-risiko potensial seperti kerusakan jalan, peningkatan kemungkinan kecelakaan, dan dampak lingkungan, penelitian ini akan memberikan gambaran tentang sejauh mana kesadaran pengemudi dalam menjalankan praktik angkutan barang ini secara aman dan bertanggung jawab.

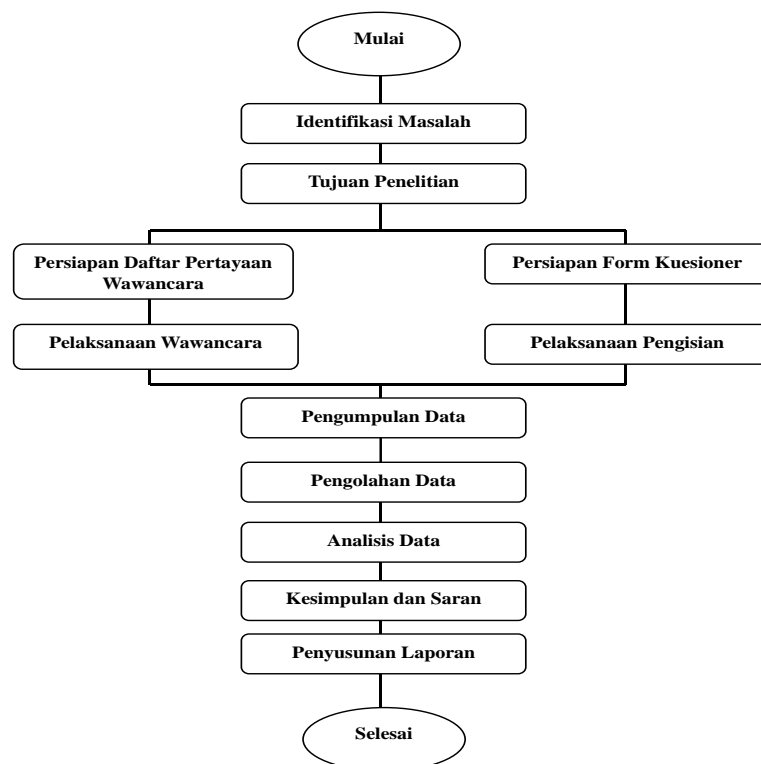
METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan metode wawancara langsung dan kuesioner. Penentuan pemilihan sampel menggunakan metode *non probability sampling* yaitu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel (Sugiyono, 2012) dengan teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* yaitu teknik *sampling* yang digunakan peneliti jika peneliti mempunyai pertimbangan-pertimbangan tertentu di dalam pengambilan sampelnya atau penentuan sampel untuk tujuan tertentu (Rizki Ocha Santina, 2021). Dimana sampel diambil dengan pertimbangan responden merupakan pengemudi angkutan barang di daerah Gianyar dengan pengalaman kerja kurang dari satu tahun sampai lebih dari dua puluh tahun dan didapatkan sebanyak 70 responden. Wawancara dilakukan berdasarkan daftar pertanyaan yang telah disiapkan sebagai dasar penilaian. Selain itu, hasil wawancara juga di *input* ke dalam *Form* Isian (*Google Form*) untuk mengevaluasi tingkat pemahaman responden terhadap beberapa aspek tertentu.

1. Aturan terkait pembatasan dimensi serta muatan (*ODOL*).
2. Pemahaman setiap risiko yang dapat terjadi baik bagi pengemudi serta orang lain.
3. Faktor kerugian lain yang dapat terjadi.

Diagram Alir

Beberapa tahapan dalam pelaksanaan penelitian dimulai dari identifikasi masalah sampai dengan penyusunan laporan dapat dilihat pada diagram alir di bawah ini :



Gambar 1. Diagram alir penelitian

Metode Diagram Alir termasuk metode analisis perencanaan aliran bahan yang bersifat kuantitatif. Dengan metode ini, dapat diketahui korelasi antara perilaku ketidakpatuhan dan pemahaman pengemudi dengan aturan batas dimensi dan beban kendaraan *ODOL*. Prosedur penelitian diawali dengan mengidentifikasi masalah dan tujuan penelitian terlebih dahulu sebelum menyiapkan keperluan pengumpulan informasi dari subyek penelitian. Setelah data dikumpulkan, data diolah dengan metode uji SPSS dan diteliti untuk mengetahui hasil serta kesimpulan dari hasil penelitian.

HASIL PENELITIAN

Total responden yang diperoleh adalah sebanyak 70 orang, dengan sebagian besar berada pada rentang usia 46 - 55 tahun dengan jumlah 30 orang atau sekitar 42,9 %. Jenjang pendidikan terbanyak dari responden adalah lulusan SMA sejumlah 34 orang atau sekitar 48,6 %. Pengalaman kerja lebih dari 20 tahun sejumlah 22 orang atau sekitar 31,4 % dari total responden. Berikut tabel hasil penelitian yang penulis lakukan dalam menganalisis karakteristik responden secara keseluruhan:

Tabel 1. Analisis *Univariant*

Karakteristik	n	%
Usia		
18 – 25 tahun	4	5.7
26 – 35 tahun	14	20
36 – 45 tahun	20	28.6
46 – 55 tahun	30	42.9
<56 tahun	2	2.9
Tingkat Pendidikan		
S1/Sederajat	31	44.3
SMA	34	48.6
SMP	3	4.3
SD	2	2.8
Lama Bekerja		
<1 tahun	3	4.3
1 – 3 tahun	7	10
4 – 10 tahun	21	30
11 – 20 tahun	17	24.3
>20 tahun	22	31.4

Selanjutnya, dilakukan analisis tingkat pengetahuan responden terhadap kendaraan *ODOL*. Hasil yang diperoleh adalah sebanyak 70 responden atau 75.70 % diketahui memahami tentang kendaraan *ODOL* (*Over Dimension Over Load*), sedangkan 24,30 % tidak mengetahui tentang kendaraan *ODOL* (*Over Dimension Over Load*). Hal ini memberikan indikasi bahwa pengemudi secara umum mengetahui tentang kendaraan *ODOL*. Karakteristik subyek penelitian adalah seorang pengemudi dengan rentang usia produktif dari 26-55 tahun, memiliki pengalaman mengemudikan kendaraan dan bekerja di suatu Perusahaan. Pada pelaksanaan wawancara secara langsung, beberapa pengemudi tidak memahami istilah *ODOL*, namun mengetahui terkait kelebihan beban maupun kelebihan dimensi pada kendaraan. Berdasarkan hasil wawancara, diperoleh data bahwa sebagian besar pengemudi yang mengetahui terkait kendaraan *ODOL* (*Over Dimension Over Load*) juga

memahami akibat dan kerugian yang dapat ditimbulkan seperti: kecelakaan lalu lintas, kerusakan pada jalan, kerugian pada kendaraan, kerugian pada materi dan dapat menghambat kelancaran lalu lintas khususnya saat kendaraan *over* dimensi melakukan manuver pada setiap tikungan tajam.

Data tentang usia pengemudi dengan total responden sebanyak 70 orang dapat dilihat pada tabel 2. Semua responden pengemudi berada dalam rentang usia produktif (26-55 tahun), dimana sebanyak 53 responden atau sebesar 75,70 % pengemudi mengetahui terkait kendaraan *ODOL*.

Tabel 2. Hubungan usia dengan pengetahuan pengemudi mengenai kendaraan *ODOL*

Variabel	Pengetahuan Responden			
	Tahu	Tidak Tahu	Total	
Usia	18 – 25 tahun	1	3	4
	26 – 35 tahun	11	3	14
	36 – 45 tahun	14	6	20
	46 – 55 tahun	27	3	30
	>56 Tahun	0	2	2
Total	53	17	70	

Mayoritas responden dalam penelitian ini memiliki pengalaman berkendara selama 20 tahun, dengan jumlah sebanyak 22 orang. Dari kelompok tersebut, 18 orang memiliki pengetahuan tentang kendaraan *ODOL*. Di sisi lain, terdapat sejumlah 3 responden yang memiliki pengalaman bekerja kurang dari 1 tahun, dan dari mereka, 2 orang memiliki pengetahuan mengenai kendaraan *ODOL*. Berikut ini adalah tabel yang menggambarkan korelasi antara lama bekerja sebagai pengemudi dengan pengetahuan tentang kendaraan *ODOL*:

Tabel 3. Hubungan lama bekerja dengan pengetahuan responden mengenai kendaraan *ODOL*

Variabel	Pengetahuan Responden			
	Tahu	Tidak Tahu	Total	
Lama Bekerja	<1 tahun	2	1	3
	1 – 3 tahun	6	1	7
	4 – 10 tahun	12	9	21
	11 – 20 tahun	15	2	17
	>20 Tahun	18	4	22
Total	53	17	70	

Dalam Tabel 4, terlihat bahwa mayoritas responden memiliki tingkat pendidikan SMA dan S1/ sederajat. Data dari semua tingkat pendidikan menunjukkan bahwa dari 70 responden pengemudi, sebanyak 53 orang atau 75,70 % di antaranya memiliki pengetahuan tentang kendaraan *ODOL*.

Tabel 4. Hubungan tingkatan pendidikan dengan pengetahuan responden mengenai kendaraan *ODOL*

Variabel		Pengetahuan Responden		
		Tahu	Tidak Tahu	Total
Tingkatan Pendidikan	SD	1	1	2
	SMP	2	1	3
	SMA	26	8	34
	S1/Sederajat	24	7	31
Total		53	17	70

Dari Tabel 5, terlihat bahwa di antara 70 responden pengemudi, baik yang memiliki pengetahuan tentang kendaraan ODOL maupun yang tidak, tercatat bahwa ada 19 orang atau 27,14 % di antaranya yang pernah mengemudikan kendaraan ODOL.

Tabel 5. Perilaku ketidakpatuhan pengemudi (membawa kendaraan *ODOL*)

No.	Variabel	Responden	%
1	Tidak Pernah	51	72,86
2	Pernah	19	27,14
	N	70	100 %

Metode Uji SPSS

Data yang diperoleh diolah dengan tahapan *coding*, *entry data*, *cleaning* tabulasi, dan dianalisis menggunakan program SPSS. Uji hipotesis dilakukan untuk mengetahui hubungan atau asosiasi antara empat variabel kategori dengan menggunakan uji hubungan yakni uji *chi square* dan uji alternatif *fisher exact* jika tidak memenuhi syarat.

Uji Chi - Square

Asymp Sig = P value

1. Jika nilai *Asymp Sig* < 0.05, maka terdapat hubungan yang signifikan antara baris dan kolom.
2. Jika nilai *Asymp Sig* > 0.05 maka tidak adanya hubungan yang signifikan antara baris dan kolom.

Tabel 7. Uji *Chi Square*

	Value	df	Assymp.Sig.(2-sided)
Usia * Mengetahui			
Pearson Chi-Square	15.577	4	.004
Likelihood Ratio	14.623	4	.006
Linear-by-Linear Association	1.963	1	.161
N of Valid Cases	70		
Pendidikan * Mengetahui			
Pearson Chi-Square	.912	3	.822
Likelihood Ratio	.799	3	.850
Linear-by-Linear Association	.531	1	.466
N of Valid Cases	70		
Pengalaman * Mengetahui			

Pearson Chi-Square	6.348	4	.175
Likelihood Ratio	6.189	4	.185
Linear-by-Linear Association	1.276	1	.259
N of Valid Cases	70		

Sehingga diperoleh :

1. Usia (rentang usia produktif)* Mengetahui
 $Asymp Sig = 0.004 < 0.05$
Maka terdapat hubungan yang signifikan
2. Pendidikan * Mengetahui
 $Asymp Sig = 0.822 < 0.05$
Maka tidak terdapat hubungan yang signifikan
3. Lama Bekerja * Mengetahui
 $Asymp Sig = 0.175 < 0.05$
Maka tidak terdapat hubungan yang signifikan

KESIMPULAN

Pada penelitian yang dilakukan terhadap 70 responden, ditemukan bahwa sebanyak 75,70 % pengemudi mengetahui dan memahami tentang kendaraan *ODOL (Over Dimension Over Load)* yang berada dalam rentang usia produktif dengan minimal pendidikan SD dan minimal pengalaman kerja di bawah setahun. Dilain pihak, terhadap perilaku ketidakpatuhan pengemudi terhadap larangan membawa kendaraan *ODOL* diperoleh data sebanyak 27,14 % pernah membawa kendaraan *ODOL*. Besaran persentase ini terdiri atas responden yang memahami terkait aturan *ODOL* serta responden yang tidak memahami aturan tersebut.

Berdasar pada data di atas, dapat diketahui bahwa pemerintah telah berhasil melakukan sosialisasi peraturan terkait *Over Dimension Over Load*. Disisi lain pemerintah harus tegas dalam pengawasan serta penindakan, terutama pada perusahaan angkutan barang dan perusahaan pemilik barang, dimana dalam hal ini pengemudi hanya bertugas sebagai pengantar barang saja. Kebijakan terkait standar biaya angkutan barang merupakan hal penting untuk segera dapat diwujudkan dan direalisasikan.

DAFTAR PUSTAKA

- Hartanto, B. D. (2021). Analisis Perilaku Pengemudi Truk serta Kontribusinya pada Kecelakaan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 79-87.
- Jokowi ke Lampung Bersama Zulhas: Jalan Penting untuk Tekan Biaya Logistik. (2023, Mei 5). Diambil kembali dari Kementerian Perdagangan RI: <https://www.kemendag.go.id/berita/pojok-media/jokowi-ke-lampung-bersama-zulhas-jalan-penting-untuk-tekan-biaya-logistik>
- Oktarinda, E., Prihutomo, N. B., & Maulani, E. O. (2020). Analisis Pengaruh Kendaraan *ODOL* Terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol. *Construction and Material Journal*, 49-57.

- Prihati, D. R., Wirawati, M. K., & Supriyanti, E. (2020). Analisis Pengetahuan dan Perilaku Masyarakat di Kelurahan Baru Kotawaringin Barat Tentang Covid 19. *Manuju: Malahayati Nursing Journal*, 780-790.
- Rizki Ocha Santina, F. H. (2021). Analisis Peran Orangtua Dalam Mengatasi Perilaku. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa*.
- Sodikin. (2019). Tingkat Pemahaman Pengemudi Pada Rambu Peringatan Lalu Lintas di Wilayah Soloraya. *Teknologi dan Sains*, 1.72.1-1.72.8.
- Sugiyono. (2012). *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.