



Peran Ditjen Bina Pembangunan Daerah Kementerian dalam Negeri salam Penyelenggaraan Program Zero Odol 2026 melalui Pembinaan Dan Fasilitasi Pemerintah Daerah

<u>INFO PENULIS</u>	<u>INFO ARTIKEL</u>
<p>Zalfa Zafirah Rossa Universitas Muhammadiyah Jakarta Rossazalfa04@gmail.com</p> <p>Nancy Fransisca M Simanjuntak Ditjen Bina Bangda Kementerian Dalam Negeri Fransiscanancy4@gmail.com</p> <p>Haerul Umam Noer Universitas Muhammadiyah Jakarta Umam.noer@umj.ac.id</p>	<p>ISSN: 2808-1307 Vol. 5, No. 3, Desember 2025 https://jurnal.ardenjaya.com/index.php/ajsh</p>

© 2025 Arden Jaya Publisher All rights reserved

Saran Penulisan Referensi:

Rossa, Z. Z., Simanjuntak, N. F. M., & Noer, H. U. (2025). Peran Ditjen Bina Pembangunan Daerah Kementerian dalam Negeri salam Penyelenggaraan Program Zero Odol 2026 melalui Pembinaan Dan Fasilitasi Pemerintah Daerah. *Arus Jurnal Sosial dan Humaniora*, 5(3),4698-4706.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis Peran Ditjen Bina Pembangunan Daerah Kementerian Dalam Negeri Dalam Penyelenggaraan Program Zero Odol 2026 Melalui Pembinaan Dan Fasilitasi Pemerintah Daerah. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara, hingga studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Ditjen Bangda berperan strategis dalam mengarahkan Pemerintah Daerah untuk mengintegrasikan isu keselamatan transportasi dan pengendalian ODOL ke dalam dokumen perencanaan pembangunan seperti RPJMD, RKPD, dan SIPD. Fungsi pembinaan dilakukan melalui peningkatan kapasitas SDM, sosialisasi kebijakan dan insentif seperti SPM Awards. Dalam koordinasi lintas sektor, Ditjen Bangda mendorong sinergi antara Pemerintah Pusat, Daerah dan pemangku kepentingan lainnya seperti Kementerian Perhubungan, Korlantas Polri, Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perdagangan. Namun, dalam pelaksanaan kebijakan Zero ODOL 2026 masih menghadapi hambatan seperti keterbatasan fiskal, kurangnya pemahaman daerah serta resistensi dari pelaku usaha. Penelitian ini menekankan pentingnya pembinaan dan fasilitasi yang adaptif serta koordinasi lintas sektor yang kuat untuk mendukung implementasi kebijakan nasional di tingkat daerah.

Kata Kunci: Ditjen Bangda, Pembinaan, Pemerintah Daerah, Fasilitasi, Zero ODOL

Abstract

This study aims to analyze the role of the Directorate General of Regional Development Development, Ministry of Home Affairs in the implementation of the Zero Odol 2026 Program through guidance and facilitation of local governments. The approach used is descriptive qualitative with data collection techniques in the form of interviews and literature studies. The results of the study indicate that the Directorate General of Regional Development Development plays a strategic role in directing local governments to integrate transportation safety issues and ODOL control into development planning documents such as the RPJMD, RKPD, and SIPD. The training function is carried out through increasing human resource capacity, policy socialization and incentives such as SPM Awards. In cross-sector coordination, the Directorate General of Regional Development Development encourages synergy between the Central Government and regional governments and other stakeholders such as the Ministry of Transportation, the National Police Traffic Corps, the Ministry of Industry and the Ministry of Trade. However, the implementation of the Zero ODOL 2026 policy still faces obstacles such as fiscal limitations, lack of regional understanding and resistance from business actors. This study emphasizes the importance of adaptive training and facilities as well as strong cross-sector coordination to support the implementation of national policies at the regional level.

Key Words: Directorate General of Regional Development, Development, Regional Government, Facilitation, Zero ODOL

A. Pendahuluan

Istilah transportasi berasal dari bahasa Latin, yaitu "*trans*" yang berarti "menyebrang, dan "*portare*" yang berarti "membawa" atau "mengangkut" (Kadir, n.d.). Pemindahan penumpang atau barang melalui sarana transportasi bertujuan untuk mencapai lokasi tertentu sekaligus meningkatkan nilai guna dari barang yang dibawa. Nilai guna atau utilitas yang dihasilkan dari proses transportasi ini, terutama untuk barang, terbagi menjadi dua jenis, yaitu pertama, utilitas lokasi (place utility), kedua, utilitas waktu (time utility) (Kadir, n.d.). Istilah "overload" kerap digunakan untuk menggambarkan situasi di mana suatu kendaraan membawa beban melebihi kapasitas yang telah ditentukan. Meskipun sering dianggap hal biasa, kondisi ini menyimpan potensi bahaya yang cukup serius, baik terhadap keselamatan pengguna jalan maupun terhadap kerusakan kendaraan itu sendiri. Secara umum, overload berarti kelebihan beban muatan, dan istilah ini umum dikaitkan dengan kendaraan pengangkut barang, baik skala kecil maupun besar, yang membawa barang melebihi batas yang diperbolehkan.

Kendaraan Over Dimension and Over Loading (ODOL) juga menjadi isu serius di beberapa negara Asia. Di negara Vietnam dan Thailand, penanganan ODOL sudah lebih efektif dibanding Indonesia. Thailand menerapkan pengaturan ketat dan sistem pengawasan terintegrasi yang melibatkan sanksi komprehensif bagi pemilik barang, kendaraan dan penerima barang yang melanggar (Poonyarith, Kanyajit, Tuppawimol, Muangtham, & Nakpong, 2023). Vietnam menggunakan truk besar dengan penambahan ban untuk mendistribusikan beban sehingga mengurangi kerusakan infrastruktur (Hari Darmawan, 2022). Sedangkan di Negara bagian Maryland Amerika Serikat, menerapkan batas dimensi dan bobot kendaraan yang ketat serta sanksi denda progresif berdasarkan tingkat kelebihan muatan. Tindakan ini dibuat dengan memberlakukan denda sebesar 1 sen hingga 40 sen Dollar AS per pon kelebihan muatan. Penindakan dilakukan oleh kepolisian dengan fasilitas jembatan timbang, dan kendaraan yang menolak ditahan bahkan bisa diselang jika denda tidak dibayar dalam kurung waktu 90 hari (Arif, 2025).

Di Indonesia alat angkutan barang 90% didominasi oleh angkutan darat dalam hal ini adalah truk. Dari jumlah tersebut, terdapat lebih dari 70% truk barang yang melakukan pelanggaran dan lebih dari setengahnya berkaitan dengan berlebihnya muatan serta dimensi dari ketentuan yang berlaku. Hal ini tentu menimbulkan dampak negatif, seperti, kerusakan jalan lebih cepat dari seharusnya, kecepatan truk menjadi lambat sehingga menimbulkan kemacetan, dan bahkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Suprayitno, Susanti, Rachmat, & Latunreng, (2024) ODOL (Over Dimension and Over Load) merujuk pada kendaraan yang melebihi batas ukuran dan muatan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, PP No. 55 Tahun 2012, serta Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2015 dan No. 60 Tahun 2019 (Suprayitno et al., 2024).

Meskipun sudah ada regulasi, kecelakaan akibat ODOL masih cukup tinggi, terutama di jalan tol. Pemerintah mulai mengampanyekan Zero ODOL sejak 2023 hingga pada saat ini tahun 2025 dengan penegakan hukum yang lebih ketat dan penggunaan teknologi pengawasan untuk mengurangi pelanggaran. Upaya ini bertujuan meningkatkan keselamatan jalan dan mencegah kerusakan infrastruktur akibat kendaraan ODOL (Rishela Lukeny Armajaya, 2022). Namun disamping itu, sampai saat ini para pemangku kepentingan masih mengidentifikasi berbagai tantangan yang kerap terjadi.

Berdasarkan hasil Focus Group Discussion yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, Kepolisian Republik Indonesia, Jasa Marga, serta Direktorat Jenderal Bina Pembangunan Kemendagri, terdapat identifikasi sejumlah permasalahan yang menjadi hambatan dalam implementasi program Zero ODOL. Pertama, kurangnya pengawasan dan penegakan hukum ODOL yang mengakibatkan timbulnya fenomena penolakan dari pelaku usaha dan supir, serta terjadinya ancaman keamanan bagi aparat. Kedua, keterbatasan infrastruktur logistik di daerah sehingga pelaku usaha menggunakan ODOL sebagai alternatif. Ketiga, sanksi denda yang diberikan terhadap pelaku ODOL terlalu ringan sehingga tidak efektif. Keempat, persaingan tarif logistik memicu penggunaan ODOL. Kendaraan ODOL masih menjadi ancaman serius terhadap keselamatan transportasi, kerusakan infrastruktur, efisiensi sistem logistik, dan kelestarian lingkungan. Berbagai upaya penanganan telah dilakukan, namun pelaksanaan masih menghadapi tantangan koordinatif, sosial, dan regulatif.

Berdasarkan hal-hal tersebut, penelitian mengenai kebijakan Zero ODOL dalam transportasi barang menggunakan truk menjadi penting untuk memberikan gambaran komprehensif terkait kendala-kendala implementasi di daerah, sekaligus menelaah sejauh mana perangkat regulasi yang ada mendukung kebijakan tersebut. Penelitian ini juga dapat dimanfaatkan oleh Subdit Perhubungan Ditjen Bangda Kemendagri dalam merumuskan pembinaan, fasilitasi, serta sinkronisasi kebijakan pemerintah daerah agar selaras dengan upaya penegakan Zero ODOL secara nasional.

Tabel1. Modal Share Angkutan Barang

No.	Jenis Moda Transportasi	Modal Share
1.	Moda Jalan	85,57%
2.	Moda Laut	12,16%
3.	Moda Kereta Api	0,26%
4.	<i>Moda Udara</i>	0,03%

Sumber: Kemenhub, 2024.

Berdasarkan tabel 1. Menjelaskan bahwa moda transportasi jalan berkontribusi terhadap 85.57% modal share angkutan barang. Terdapat potensi praktik ODOL yang berdampak pada isu keselamatan, kerusakan infrastruktur, dan emisi gas rumah kaca (GRK).

Beberapa penelitian sebelumnya mengenai kebijakan Zero ODOL telah dilakukan, antara lain kajian analisis yuridis terhadap dasar hukum penerapan kebijakan Zero Over Dimension and Over Loading di Indonesia (Rishela Lukeny Armajaya, 2022), penelitian tentang efektivitas komunikasi publik dalam mensosialisasikan kebijakan ODOL di ruas tol (Suprayitno et al., 2024), serta studi implementasi kebijakan ODOL dalam rangka meningkatkan sistem pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang (Provinsi & Tengah, 2022). Penelitian ini mengandung novelty sebagai berikut: 1) Fokus pada peran Ditjen Bina Bangda Kementerian Dalam Negeri, 2) Mengkaji fungsi pembinaan, dan fasilitasi kebijakan di tingkat pemerintah daerah, dalam mendukung implementasi Zero ODOL, 3) Memberikan perspektif baru terkait koordinasi lintas sektor yang belum dibahas di penelitian sebelumnya.

Kebaruan-kebaruan tersebut diharapkan dapat membantu para pembuat kebijakan Zero ODOL dalam memantau efektivitas pelaksanaan kebijakan sekaligus mengevaluasi sejauh mana kebijakan tersebut telah terealisasi secara tepat sasaran. Permasalahan ODOL sendiri merupakan isu yang telah lama terjadi dan hingga kini masih belum sepenuhnya teratasi. Hal ini dikarenakan lemahnya pengawasan yang efektif terhadap pengguna kendaraan ODOL, sehingga menimbulkan risiko kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, penelitian ini merumuskan pertanyaan penelitian berupa: 1) Peran Ditjen Bina Pembangunan Daerah Kementerian Dalam Negeri dalam Penyelenggaraan Kebijakan Zero ODOL melalui Pembinaan dan Fasilitasi Pemerintah Daerah?

B. Metodologi

Penelitian ini menggunakan pendekatan metode kualitatif deskriptif dalam mencari peran signifikan Subdirektorat Perhubungan Ditjen Bangda Kemendagri dalam fokus kebijakan Zero ODOL (Sugiyono (2020:64) mendeskripsikan deskriptif sebagai penelitian yang dilakukan untuk menggambarkan atau mengetahui kondisi suatu variabel mandiri, baik hanya satu variabel maupun lebih, tanpa membandingkannya dengan variabel lain atau mencari hubungan antarvariabel. Menurut Strauss dan Corbin (Nurrisa & Hermina, 2025), sebagaimana dikutip oleh V. Wiratna Sujarweni, penelitian kualitatif merupakan jenis penelitian yang menghasilkan temuan-temuan yang tidak dapat diperoleh melalui prosedur statistik atau metode kuantifikasi lainnya. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini dimanfaatkan sebagai metode untuk memperoleh data deskriptif berupa pernyataan tertulis atau lisan dari narasumber, termasuk perilaku yang dapat diamati terkait pelaksanaan kebijakan Zero ODOL.

Data yang didapatkan merupakan hasil dari observasi, wawancara dengan pihak terkait, hingga dengan pendekatan studi literatur pada dokumen Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Permenhub nomor 18 tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Penelitian ini dilaksanakan secara tematik dengan menelaah pola, tema, dan narasi yang muncul dari data hasil wawancara, observasi, serta studi literatur. Tahap analisis tersebut bertujuan untuk memperoleh pemahaman yang mendalam mengenai peran Subdirektorat Perhubungan Ditjen Bangda Kemendagri selaku pemangku kepentingan dalam proses penyelenggaraan kebijakan Zero ODOL. Temuan penelitian kemudian dimanfaatkan untuk menambah pemahaman terkait praktik implementasi kebijakan Zero ODOL di tingkat daerah. Melalui pendekatan ini, diharapkan penelitian dapat memberikan kontribusi yang berarti dalam mendukung penguatan koordinasi, kolaborasi kelembagaan, serta perbaikan kebijakan di masa mendatang. Fokus pada penelitian ini mengacu kepada teori Intergovernment Relations yang diartikan sebagai bentuk kerjasama dalam membangun hubungan untuk merealisasikan tujuan yang sudah ditetapkan bersama (Ibtisam, n.d.). Aktor yang dimaksud dalam Intergovernment Relations yaitu pemerintah, baik pemerintah daerah ataupun pemerintah pusat. Bentuk kegiatan dalam hal ini dapat berupa hubungan kerjasama yang dibangun, baik itu pemerintah pusat kepada pemerintah daerah, maupun pemerintah daerah dengan kabupaten/kota atau dengan lainnya. Menurut Wright (1982) (Ibtisam, n.d.), ciri-ciri Intergovernment Relations merupakan keterlibatan para pembuat kebijakan dari berbagai unit pemerintahan yang bekerja sama dalam urusan pemerintahan serta melaksanakan kebijakan untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkan. Teori dimanfaatkan sebagai acuan agar arah penelitian mengenai peran Subdit Perhubungan Ditjen Bangda Kemendagri dalam mendukung kebijakan Zero ODOL tetap konsisten dengan kondisi nyata di daerah.

C. Hasil dan Pembahasan

Urgensi Kebijakan Zero ODOL 2026

Kebijakan Zero ODOL merupakan inisiatif dari Kementerian Perhubungan dan Korps Lalu Lintas Polri. Kebijakan Zero ODOL merupakan bagian dari agenda pembangunan nasional yang memiliki tingkat urgensi tinggi dan menjadi topik pembahasan di berbagai forum lintas sektor. Hal ini dikarenakan sepanjang tahun 2022-2024, tercatat 131 kecelakaan yang melibatkan ODOL dan menghilangkan 60 nyawa berdasarkan data dari Korlantas Polri 2025, serta disebutkan faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor pengemudi (43%) dan faktor kelalaian kendaraan (38%). Selain menimbulkan angka kecelakaan yang tinggi, ODOL juga menyebabkan kerusakan infrastruktur yang pastinya akan berdampak langsung kebutuhan masyarakat. Dari direalisasinya kebijakan Zero ODOL guna untuk memastikan kendaraan angkutan dalam batas muat dan dimensinya, tersedianya standar upah layak dan pesertaan BPJS TK bagi pengemudi logistik, dan asuransi kendaraan angkutan barang, dan meningkatkan daya saing SDM bidang transportasi logistik melalui pelatihan dan sertifikasi.

Tabel 2. Jumlah Kecelakaan Melibatkan ODOL

tahun	Jumlah Kecelakaan	Korban (orang)			Kerugian Material (juta Rp)
		Meninggal Dunia	Luka Berat	Luka Ringan	
2022	37	14	3	11	248.95
2023	58	18	13	124	294.50

2024	33	18	10	44	139.40
2025 (Jan-Feb)	3	10	2	8	654.00

Sumber : Korlantas Polri, 2025

Dilihat dari permasalahan diatas, kebijakan Zero ODOL 2026 dibentuk sebagai upaya pemerintah untuk memprioritaskan aspek keselamatan, ekonomi dan sosial masyarakat. Urgensi kebijakan Zero ODOL 2026 untuk mendorong 1) Keselamatan Lalu Lintas, 2) Kerusakan Jalan, 3) Efisiensi Logistik, 4) Penghematan Anggaran Negara, 5) Kepatuhan Hukum, 6) Keadilan Ekonomi.

Target dalam menangani kendaraan ODOL sudah di rencanakan pada tahun-tahun sebelumnya, namun sampai saat ini belum juga terealisasi walaupun sudah diatur dalam Permenhub Nomor 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang di Jalan, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Permen Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Permenhub Nomor 60 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penetapan Jenis dan Fungsi Kendaraan. Dengan begitu, pemerintah akan melakukan sosialisasi dan penegakan hukum yang terhadap pelanggaran ODOL untuk menciptakan Zero ODOL 2026. Dalam rangka menyelaraskan kebijakan Zero ODOL dengan target yang telah ditetapkan, diperlukan sinergi dan kolaborasi penanganan secara lintas sektor. Kebijakan ini melibatkan tiga kelompok pemangku kepentingan utama, yaitu pemerintah, pengemudi atau operator kendaraan, serta pelaku usaha. Koordinasi lintas sektor dalam konteks pemerintah berperan dalam 1) Konsistensi regulasi dan peningkatan pengawasan, pencatatan, penindakan kendaraan ODOL, 2) Pemerintah juga berwenang dalam menyiapkan sapsras pendukung angkutan logistik melalui multimoda kereta api dan kapal laut, sertpeningkatan kapasitas simpul transportasi stasiun KA dan Pelabuhan, 3) Pemberian insentif (skema subsidi tepat sasaran dan disinsentif (hukuman/denda) bagi pelaku usaha dan operator kendaraan ODOL, 4) Penguatan aspek ketenagakerjaan di bidang angkutan logistik. Kolaborasi seluruh pemangku kepentingan menjadi kunci sukses Zero ODOL.

Urgensi Peran Ditjen Bangda dalam Penyelenggaraan Kebijakan Zero ODOL

Direktorat Jenderal Bina Pembangunan Daerah (Ditjen Bangda) merupakan unit kerja eselon I di bawah Kementerian Dalam Negeri yang bertanggung jawab langsung kepada Menteri Dalam Negeri. Berdasarkan ketentuan dalam Permendagri Nomor 137 Tahun 2022 pasal 137, Ditjen Bangda memiliki kewenangan dalam merumuskan serta melaksanakan kebijakan di bidang urusan pemerintahan dan pembinaan pembangunan daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam menjalankan perannya, Ditjen Bangda menyelenggarakan fungsi-fungsi strategis yang meliputi fasilitasi penyelenggaraan urusan pemerintahan daerah, perencanaan pembangunan, sinkronisasi dan harmonisasi pembangunan lintas sektor dan wilayah, hserta partisipasi masyarakat dalam pembangunan daerah. Pada pada pasal 348 juga disebutkan bahwa, Ditjen Bangda juga memiliki tanggung jawab dalam pelaksanaan pembinaan umum dan koordinasi penyelenggaraan urusan pemerintahan daerah, termasuk dalam pengelolaan sistem informasi pembangunan serta koordinasi perencanaan pusat dan daerah.

Kedudukan Ditjen Bangda menjadi sangat krusial dalam mendukung penyelenggaraan urusan pemerintah konkuren, yaitu urusan yang menjadi kewenangan bersama antara pemerintah pusat dan daerah, salah satunya adalah urusan transportasi (perhubungan) yang merupakan salah satu urusan wajib tidak berkaitan dengan pelayanan dasar. Ditjen Bangda memiliki peran dalam membina dan memfasilitasi pemerintah daerah agar pelaksanaan urusan transportasi seperti kebijakan Zero ODOL dapat terealisasi dengan tepat sasaran. Secara terbuka, peran Ditjen Bangda dalam mendukung kebijakan Zero ODOL sebagai menjembatani kebijakan nasional dengan kapasitas dan kesiapan daerah, baik dari sisi kelembagaan, perencanaan, maupun sumber daya. Dengan begitu, Ditjen Bangda dapat memiliki peran strategis dalam memperkuat sinergi pusat dan daerah penyelenggaraan pembangunan nasional yang berkelanjutan.

A. Peran Strategis Ditjen Bina Bangda dalam Pembinaan Pemerintah Daerah

Ditjen Bina Bangda memegang peran strategis dalam pembinaan pemerintah daerah, khususnya dalam mengarahkan pemda agar mendukung kebijakan nasional melalui dokumen perencanaan, penganggaran, dan penguatan kelembagaan. Dalam konteks kebijakan Zero ODOL peran Ditjen Bina Bangda bukan sebagai pelaksana teknis seperti Kementerian Perhubungan atau Korlantas Polri, namun Ditjen Bina Bangda sebagai fasilitator dan pembina yang bertugas menjembatani kebijakan nasional agar dapat diimplementasikan secara efektif di tingkat daerah.

Menurut informan 1, fungsi pembinaan tersebut dilakukan melalui sosialisasi dan kampanye kebijakan kepada Pemerintah Daerah. Sosialisasi ini tidak hanya berupa surat edaran forma, melainkan juga melalui media sosial dan pendekatan langsung.



Gambar 1. Poster Sosialisasi Zero Odol



Gambar 2. Poster Sosialisasi Zero Odol

“fungsi Bangda itu, selaku pembina dan pengawas. Tugas kita mempublish, dan mensosialisasikan ke Pemerintah Daerah. Apa itu ODOL, pelanggaran seperti apa, dan bahayanya seperti apa.”- Informan 1. Langkah sosialisasi ini menjadi penting mengingat masih rendahnya pemahaman pemda tentang implikasi ODOL, dan tidak semua pemda secara proaktif merespons program nasional yang tidak bersifat wajib.

Ditjen Bangda juga mendorong agar pemda mulai memperhatikan isu keselamatan lalu lintas dan dampak ODOL sebagai bagian dari kepentingan pembangunan daerah secara luas. Dalam konteks ini, Ditjen Bangda membina Pemda melalui pengarahan dalam dokumen perencanaan pembangunan. Dokumen yang dimaksud dapat mengarah kepada RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah), dan RKPd (Rencana Keberlanjutan Pembangunan Daerah), agar program keselamatan transportasi seperti RAK (Rencana Aksi Keselamatan) yang mendukung Zero ODOL masuk ke dalam dokumen daerah dan menjadi prioritas nasional. Meskipun tidak disebut secara eksplisit sebagai “ODOL”, program ini bisa muncul seperti pemasangan rambu lalu lintas, fasilitas penunjang keselamatan, hingga dukungan terhadap SDM teknis.

Pembinaan juga mengacu pada penguatan kapasitas SDM Daerah, khususnya para staff di Dinas Perhubungan. Hal ini diwujudkan melalui pelatihan, bimtek, serta peningkatan kompetensi agar pemda mampu menjalankan peran secara mandiri dan profesional. *"kita berusaha menciptakan SDM yang berkualitas, khususnya di Dinas Perhubungan melalui program peningkatan sumber daya manusia mencakup mendiklatkan, menyekolahkan, memberikan bimbingan teknis ke staff Dinas Perhubungan. Ada salah satu contoh program yaitu, PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil)- Informan 2.* Dari program-program yang sudah direalisasikan ini, tentu akan membentuk sikap, perilaku serta pola pikir para ASN/Staf yang bertanggung jawab dalam aspek kebijakan Zero ODOL, karena salah satu penyebab tidak berjalannya kebijakan Zero ODOL yang sudah direncanakan pada 2009 lalu karena tidak kompetennya pemangku kepentingan dalam menangani hal ini. Oleh karena itu, pelatihan-pelatihan dan program terkait penguatan Sumber Daya Manusi sangat diprioritaskan dalam hal ini karena akan sangat berpengaruh terhadap jalannya kebijakan Zero ODOL.

Ditjen Bangda tidak hanya berhenti pada penyampaian kebijakan, tetapi Ditjen Bangda juga berperan dalam pemantauan implementasi melalui Sistem Informasi Pembangunan Daerah (SIPD). Melalui SIPD, Ditjen Bangda dapat memantau sejauh mana pemda sudah mengganggu atau menjalankan kegiatan yang mendukung keselamatan lalu lintas pendekatan ini memperkuat fungsi pembinaan yang bersifat menyeluruh, mulai dari pemahaman, perencanaan, hingga monitoring. Ditjen Bangda juga mengembangkan skema SPM(standar pelayanan minimum) Awards sebagai bentuk insentif bagi pemerintah daerah. Melalui penghargaan ini, daerah didorong untuk merealisasikan program strategis seperti Zero ODOL secara lebih terarah dan terukur, karena capaian kinerja akan menjadi bagian dari penilaian penghargaan. Dalam praktiknya, pembinaan juga bersifat adaptif. Informan 1 menegaskan bahwa Ditjen Bangda tidak bisa memaksakan standar yang sama kepada seluruh daerah karena karakteristik daerah yang sangat beragam, termasuk kemampuan fiskal dan kondisi sosial.

Melalui seluruh peran tersebut, Ditjen Bangda mencerminkan prinsip utama dalam teori hubungan antar Pemerintah (Intergovernmental Relations) yakni koordinasi vertikal, sinkronisasi kebijakan, dan pembagian peran antara pusat dan daerah. Peran pembinaan menjadi aspek yang sangat penting dalam mendorong sinergi kerja sama yang efektif antara pusat dan daerah. Dengan begitu, kebijakan nasional dapat dijalankan secara nyata atas dukungan kapasitas dan komitmen pemerintah daerah.

B. Fasilitasi dan Koordinasi Lintas Sektor dalam Implementasi Zero ODOL 2026

Dalam pelaksanaan kebijakan Zero ODOL 2026 Ditjen Bangda tidak hanya berperan sebagai pembina pemerintah daerah saja, melainkan juga sebagai fasilitator koordinasi lintas sektor. Dalam hal ini, Ditjen Bangda memastikan seluruh pihak yang memiliki wewenang terlibat secara aktif dan terintegrasi dalam proses implementasi kebijakan. Pendekatan ini sejalan dengan prinsip Intergovernmental Relations (IGR), yang menekankan pentingnya hubungan kerja sama antara instansi pemerintah lintas tingkatan dan lintas sektor. Fasilitasi ini terutama dilakukan melalui pengarahan perencanaan dan penganggaran daerah agar isu keselamatan lalu lintas dan pengendalian ODOL dapat diakomodasi dalam dokumen RPJMD, RKPD, dan sisten SIPD. Hal ini dikonfirmasi oleh Informan 1, yang menyatakan bahwa kegiatan yang mendukung Zero ODOL umumnya dimasukkan dalam nomenklatur program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Disamping itu, koordinasi implementasi Zero ODOL tidak dapat diselesaikan oleh Ditjen Bangda secara tunggal. Penanganan isu ini memerlukan kerja sama lintas Kementerian dan Lembaga, mengingat kompleksitasnya yang mencakup aspek teknis, regulasi, sosial, hingga ekonomi. Sejumlah instansi terlibat secara aktif dalam proses perumusan dan evaluasi kebijakan Zero ODOL. Koordinasi lintas sektor ini melibatkan Kementerian Perhubungan, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian PUPR, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, serta Kepolisian Republik Indonesia melalui Korlantas Polri. Koordinasi antar instansi ini dilakukan secara berkala melalui forum-forum diskusi lintas sektor yang terus berjalan hingga tahun 2025. Forum tersebut menjadi wadah untuk berbagi data, menyusun strategi komunikasi publik, merumuskan kebijakan pendukung, serta mengidentifikasi hambatan implementasi di lapangan.

Tantangan dan Hambatan dalam Pelaksanaan Zero ODOL di Daerah

Dilihat dari peran lintas sektor yang dilakukan oleh berbagai pemerintahan, tidak dapat dipungkiri bahwa implementasi Zero ODOL di tingkat daerah tentu masih menghadapi berbagai tantangan baik dari sisi teknis, struktural, maupun sosial-politik. Hambatan ini tidak hanya dialami oleh kementerian teknis seperti Kemenhub saja, tetapi juga dihadapi oleh Ditjen Bangda sebagai instansi yang bertugas membina dan memfasilitasi Pemerintah Daerah dalam mendukung realisasi kebijakan Zero ODOL 2026. Salah satu tantangan utama adalah kurangnya

pemahaman dan kesiapan Pemerintah Daerah dalam mengintegrasikan program keselamatan lalu lintas ke dalam dokumen perencanaan dan anggaran. Seperti yang disampaikan oleh Informan 1, bahwa tidak semua daerah memiliki perspektif yang sama terhadap urgensi ODOL, terlebih jika tidak terdapat nomenklatur kegiatan yang secara eksplisit mencantumkan ODOL dalam sistem perencanaan.

Selain itu, ada keterbatasan fiskal dan SDM disebagian besar Pemerintah Daerah khususnya daerah dengan kapasitas fiskal rendah yang menyebabkan kesulitan mengalokasikan anggaran untuk program yang mendukung kebijakan Zero ODOL. Hal ini juga disebabkan adanya ketimpangan prioritas daerah, dimana beberapa pemda lebih memfokuskan anggaran pada sektor lain yang dianggap lebih mendesak secara lokal. Kebijakan Zero ODOL juga menghadapi tantangan resistensi sosial dari pelaku usaha dan pengemudi, para pelaku usaha dan pengemudi menganggap bahwa kebijakan Zero ODOL dapat mengancam keberlangsungan pendapatan yang mereka dapatkan. Hal ini ditunjukkan melalui penolakan terbuka, dan hal ini tentu akan berdampak pada penundaan target nasional.

Dari sisi regulasi, masih terdapat ketidaksesuaian antara aturan pusat dan kemampuan daerah untuk melaksanakannya, hingga lemahnya pengawasan terhadap karoseri kendaraan. Data dari Korlantas Polri bahkan mencatat bahwa sepanjang 2022-2024 terjadi lebih dari seratus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan ODOL, menimbulkan korban jiwa, luka-luka dan kerugian material yang tidak sedikit. Kondisi ini menunjukkan bahwa efektivitas implementasi masih jauh dari ideal. Tantangan lainnya terletak pada masih terbatasnya mekanisme pemantauan dan evaluasi lintas sektor secara berkelanjutan. Meskipun terdapat FGD rutin dan koordinasi antar kementerian, tidak semua hasil pertemuan tersebut mampu diimplementasikan hingga level daerah. Hal ini disebabkan karena tidak semua karakteristik daerah bisa disamaratakan. Hambatan birokrasi, perbedaan kewenangan antar instansi, serta keterbatasan informasi antar aktor kebijakan juga menjadi faktor yang dapat memperlambat proses sinkronisasi kebijakan Zero ODOL secara nasional.

D. Kesimpulan

Ditjen Bina Pembangunan Daerah Kemendagri memiliki peran penting dalam mendukung kebijakan Zero ODOL melalui pembinaan dan fasilitasi kepada pemerintah daerah. Pembinaan dilakukan melalui peningkatan kapasitas SDM, sosialisasi kebijakan, serta penguatan pemahaman daerah terhadap urgensi keselamatan lalu lintas. Sementara itu, fasilitasi diberikan melalui dukungan dalam perencanaan, penganggaran, dan integrasi program ODOL ke dalam dokumen pembangunan daerah. Koordinasi lintas sektor menjadi aspek krusial dalam pelaksanaan kebijakan ini. Keterlibatan berbagai instansi seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian PUPR, Korlantas Polri, hingga Kemenko Perekonomian menunjukkan bahwa Zero ODOL merupakan agenda bersama yang membutuhkan sinergi antar pemerintah pusat dan daerah. Forum-forum diskusi terus dilakukan untuk memperkuat arah kebijakan dan menyamakan pemahaman di antara pemangku kepentingan.

Namun demikian, masih terdapat tantangan yang menghambat efektivitas implementasi, seperti keterbatasan kapasitas fiskal dan SDM di daerah, belum optimalnya integrasi perencanaan, serta resistensi dari pelaku usaha dan sopir angkutan. Ditambah lagi, masih ditemukan disharmoni regulasi dan lemahnya pengawasan di tingkat lokal. Dengan memperkuat peran Ditjen Bangda dalam pembinaan dan fasilitasi, serta meningkatkan efektivitas koordinasi lintas sektor, implementasi kebijakan Zero ODOL diharapkan dapat berjalan lebih optimal, terencana, dan tepat sasaran di tingkat daerah.

E. Referensi

- Agama, Institut, Negeri, Islam, & Kendari, Iain. (2024). *Jurnal Hukum dan Legislasi Kontemporer*. *Jurnal Hukum dan Legislasi Kontemporer*. 8(4), 13–25.
- Aisyah Sekar Ayu Maharani, & Hilda B Alexander. (2025, June 24). Indonesia Bisa Contek China dan Thailand Atasi ODOL.
- Arif. (2025, June 28). Pemda Didorong Aktif Wujudkan Zero Blankspot dan Ketahanan Siber.
- Asri, Siti Kaenah, & Julisman, Iman. (2022). Pengaruh Citra Merek dan Kualitas Produk Philips terhadap Minat Beli Konsumen pada Yogya Garnd Majalengka. *Jurnal Impresi Indonesia*, 1(3), 282–287. <https://doi.org/10.36418/jii.v1i3.40>
- Faiz Nashrillah. (2025, June 30). Larangan Truk ODOL: Sengkarut Kepentingan Ekonomi dan

Keselamatan Jalan.

- Hari Darmawan. (2022, February 25). Kemenhub: Penanganan Truk ODOL di Indonesia Belum Sebaik Thailand dan Vietnam. Artikel ini telah tayang di Tribunnews.com dengan judul Kemenhub: Penanganan Truk ODOL di Indonesia Belum Sebaik Thailand dan Vietnam, <https://www.tribunnews.com/bisnis/2022/02/25/kemenhub-penanganan-truk-odol-di-indonesia-belum-sebaik-thailand-dan-vietnam>. Penulis: Hari Darmawan Editor: Sanusi.
- Ibtisam, Risky Amelia. (n.d.). *Intergovernmental Relations Dalam Kebijakan Transportasi Udara*.
- Innuddin, Muhammad, Febry Rachman, Dedy, Fathoni, Ahmad, & Hadi, Samsul. (2023). SOSIALISASI INTERNET SEHAT, CERDAS, KREATIF DAN PRODUKTIF PADA MASYARAKAT KALIJAGA BARU. In *Valid Jurnal Pengabdian Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi AMM Mataram* (Vol. 1).
- Kadir, Abdul. (n.d.). *TRANSPORTASI: PERAN DAN DAMPAKNYA DALAM PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL*.
- Nurrisa, Fahriana, & Hermina, Dina. (2025). *Pendekatan Kualitatif dalam Penelitian: Strategi, Tahapan, dan Analisis Data*. 02, 793–800.
- Poonyarith, S., Kanyajit, S., Tupprawimol, P., Muangtham, W., & Nakpong, P. (2023). The Problem of Excessive Loading Over the Legal Limit and Appropriate Measures to Control Load Weight. *International Journal of Crime, Law and Social Issues*, 10(1), 2730–3691. <https://doi.org/10.14456/ijclsi.2023.2>
- Provinsi, Pada Bappeda, & Tengah, Jawa. (2022). *IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ODOL DALAM UPAYA MENINGKATKAN SISTEM PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN MUATAN ANGKUTAN BARANG*.
- PT CARTRACK TECHNOLOGIES INDONESIA. (2025, February 10). Bahaya Overload pada Angkutan Barang & Cara Menghindarinya.
- Rishela Lukeny Armajaya, Mutiara. (2022). ANALISIS YURIDIS TERHADAP PENERAPAN KEBIJAKAN ZERO OVER-DIMENSION DAN OVER LOADING (BEBAS UKURAN LEBIH DAN MUATAN LEBIH) DI INDONESIA. *SIBATIK JOURNAL: Jurnal Ilmiah Bidang Sosial, Ekonomi, Budaya, Teknologi, Dan Pendidikan*, 1(12), 2719–2738. <https://doi.org/10.54443/sibatik.v1i12.421>
- Setiawan, Bima. (2024). *PERAN APARAT PENEGAK HUKUM DALAM PENANGANAN PELANGGARAN ATURAN OVER DIMENSION DAN OVER LOADING KEPADA PEMILIK KENDARAAN ANGKUTAN DI INDONESIA*. (Table 10), 4–6.
- Suprayitno, Degdo, Susanti, Endang, Rachmat, Yusup, & Latunreng, Wahyuddin. (2024). Effectiveness of Public Communication in Socializing Over Dimension Over Load (ODOL) Government Policy on Bogor Ciawi (BOCIMI) toll road. *MSJ : Majority Science Journal*, 2(2), 99–111. <https://doi.org/10.61942/msj.v2i2.123>
- Wendiyanto Saputro. (2019, March 14). Mau Tindak Truk Kelebihan Beban, Kemenhub Studi Banding ke Luar Nege.
- Widiangga Gautama, Nengah, Ayu Govika Krisna Dewi, Putu, Diva Ariesthana Sadri, Putu, Soelistyo Pribadi, Ocky, Istiyanto, Bambang, Soimun, Ahmad, Rizky Navianti, Dynes, Luh Darmayanti Manajemen Logistik, Ni, Transportasi Darat Bali, Politeknik, Cempaka Putih, Jl, & Kec Kerambitan, Sam sam. (n.d.). SOSIALISASI ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) KEPADA PENGEMUDI DAN PEMILIK ANGKUTAN BARANG DI TERMINAL BARANG DISHUB KOTA DENPASAR. In *Juni* (Vol. 2).
- Widiastuti, Retno, Indonesia, Universitas Islam, Sadzali, Ahmad, Indonesia, Universitas Islam, Nurdzakkiyah, Atika, Indonesia, Universitas Islam, & Daerah, Pemerintah. (2025). *FASILITASI PENYELENGGARAAN PESANTREN : STUDI IMPLEMENTASI DI*. 9(1), 1–26.