

EFEKTIVITAS KEBIJAKAN KENDARAAN ZERO OVER DIMENSION OVER LOADING DAN
PERHITUNGAN KERUGIAN STUDI KASUS PEMILIK USAHA DI SULAWESI

Alicia Arinda Repi

Fakultas Hukum, Ilmu Sosial, dan Ilmu Politik, Universitas Terbuka

Email: alic34896@gmail.com

ABSTRAK

Penerapan kebijakan Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL) merupakan upaya pemerintah dalam menekan angka resiko kecelakaan lalu lintas, menjaga kualitas infrastruktur jalan dan meningkatkan kepatuhan terhadap hukum lalu lintas. Praktik Over Dimension Over Loading (ODOL) pada kendaraan angkutan barang nyata-nyata mengafirmasi dampak yang serius terhadap keselamatan pengguna jalan maupun terhadap kerugian negara akibat kerusakan jalan. Dari perspektif hukum lalu lintas pengendalian ODOL didasarkan pada undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan serta peraturan turunannya yang menegaskan kewajiban setiap kendaraan memenuhi persyaratan teknis. Bagi pemilik usaha larangan ODOL berdampak langsung pada efisiensi distribusi jalan. Penelitian ini menegaskan bahwa kebijakan Zero ODOL tidak hanya relevan dari sisi penegakkan hukum lalu lintas, tetapi juga penting sebagai strategi mitigasi kerugian bagi pemilik usaha angkutan barang.

Kata Kunci : *Hukum laku lintas, Kerugian pemilik usaha, Overload muatan, Zero ODOL.*

Article history

Received: Oktober 2025

Reviewed: Oktober 2025

Published: Oktober 2025

Plagirism checker no 486

Doi : prefix doi :

10.8734/causa.v1i2.365

Copyright : author

Publish by : causa



This work is licensed under
a [creative commons
attribution-noncommercial
4.0 international license](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

PENDAHULUAN

Transportasi jalan raya memiliki peranan vital dalam menunjang distribusi barang dan jasa di Indonesia. Sebagai negara kepulauan dengan tingkat mobilitas tinggi, angkutan barang melalui jalan raya menjadi tulang punggung aktivitas ekonomi nasional. Namun, dalam praktiknya, masih banyak dijumpai kendaraan angkutan barang yang beroperasi dengan kondisi Over Dimension and Over Loading (ODOL), yaitu kendaraan yang melebihi batas dimensi dan kapasitas muatan yang telah ditentukan dalam peraturan perundang-undangan.

Fenomena ODOL menimbulkan berbagai persoalan serius. Dari sisi keselamatan lalu lintas, kendaraan dengan muatan berlebih meningkatkan risiko kecelakaan akibat tidak seimbangannya distribusi beban, lemahnya sistem pengereman, serta berkurangnya kemampuan kendaraan untuk bermanuver. Selain itu, dari sisi infrastruktur, kendaraan ODOL mempercepat kerusakan jalan, jembatan, maupun fasilitas transportasi lainnya, sehingga menimbulkan kerugian negara yang cukup besar akibat biaya perawatan dan pembangunan ulang. Pemerintah Indonesia merespons kondisi ini dengan mengeluarkan kebijakan Zero ODOL yang diimplementasikan secara bertahap, berdasarkan mandat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta sejumlah peraturan pelaksanaannya seperti Peraturan Menteri Perhubungan. Kebijakan ini menekankan pentingnya pemenuhan persyaratan teknis kendaraan bermotor, pengawasan lebih ketat di jembatan timbang, serta penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL. Bagi pemilik usaha angkutan barang, kebijakan Zero ODOL seringkali dipersepsikan sebagai beban karena membatasi volume muatan yang dapat diangkut. Hal ini berdampak pada meningkatnya biaya operasional, kebutuhan penyesuaian armada, serta

kemungkinan berkurangnya keuntungan jangka pendek. Namun, apabila ditinjau secara lebih mendalam, praktik ODOL justru menimbulkan kerugian lebih besar bagi pemilik usaha, baik berupa kerusakan kendaraan yang lebih cepat, biaya tambahan akibat denda dan sanksi hukum, risiko kecelakaan, hingga potensi tuntutan ganti rugi dari pihak ketiga. Dengan demikian, kajian mengenai kebijakan Zero ODOL tidak hanya penting dari sisi penegakan hukum lalu lintas, tetapi juga dari sisi perhitungan kerugian ekonomi pemilik usaha angkutan barang. Penelitian ini berupaya menganalisis secara komprehensif implementasi Zero ODOL dalam perspektif hukum lalu lintas Indonesia serta menelaah perhitungan kerugian yang dialami atau dapat dihindari oleh pemilik usaha melalui kepatuhan terhadap regulasi.

Sulawesi merupakan simpul penting jaringan logistik Indonesia Timur. Arus barang strategis seperti hasil tambang (nikel dan nontambang), pertanian-perkebunan, perikanan, bahan bangunan, dan barang konsumsi bergantung pada koridor jalan antarkabupaten/kota yang terhubung ke pelabuhan utama (Makassar, Bitung, Kendari, Palu, Gorontalo, Mamuju) dan bandara kargo. Dengan kondisi geografis yang bervariasi (pegunungan, pantai, dan kawasan rawan bencana), kinerja angkutan jalan di Sulawesi sangat sensitif terhadap beban sumbu dan dimensi kendaraan. Dalam praktiknya, kebutuhan efisiensi distribusi dan target produksi sering mendorong terjadinya Over Dimension and Over Loading (ODOL) pada truk angkutan barang. Fenomena ODOL membawa konsekuensi multidimensi. Dari sisi keselamatan, muatan berlebih dan dimensi tak sesuai menurunkan kemampuan pengereman, memperpanjang jarak henti, mengganggu stabilitas saat menurun atau menanjak di ruas pegunungan (mis. Koridor Trans-Sulawesi), serta meningkatkan risiko pecah ban dan kegagalan komponen. Dari sisi infrastruktur, kendaraan ODOL mempercepat munculnya rutting, alligator cracking, dan kerusakan jembatan kecil di jalur distribusi komoditas berat, sehingga ongkos pemeliharaan jalan daerah dan nasional membengkak. Kerusakan ini pada gilirannya menurunkan keandalan rantai pasok Sulawesi dan menaikkan biaya logistik regional.

Secara yuridis, praktik ODOL bertentangan dengan prinsip kepatuhan teknis dan laik jalan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan. Kebijakan Zero ODOL menegaskan larangan beroperasinya kendaraan yang melebihi batas berat, dimensi, dan konfigurasi sumbu yang ditetapkan, serta memperkuat pengawasan melalui uji berkala, jembatan timbang, dan operasi penegakan terpadu. Bagi Sulawesi yang mengandalkan jalur darat menuju pelabuhan ekspor dan dry port regional, kepatuhan terhadap batas muatan menjadi krusial untuk menjaga standar keselamatan dan umur layanan jalan. Di sisi pelaku usaha, kepatuhan Zero ODOL kerap dipersepsikan meningkatkan biaya jangka pendek: kapasitas muatan per trip turun, jumlah perjalanan naik, kebutuhan penyesuaian armada (atau re-body ke dimensi standar) muncul, dan terjadi potensi downtime saat penertiban. Namun bila dianalisis secara biaya siklus hidup (life-cycle cost), praktik ODOL justru memicu kerugian jangka panjang: percepatan keausan mesin, transmisi, ban, dan suspensi konsumsi bahan bakar lebih boros; frekuensi perawatan tak terencana risiko sanksi denda atau tilang, pengandungan, hingga gangguan perizinan operasional; potensi tanggung jawab ganti rugi bila terjadi kecelakaan; serta biaya tak langsung seperti penalti keterlambatan kontraktual, kehilangan kepercayaan pelanggan, dan lonjakan premi asuransi. Konteks Sulawesi menambah urgensi penerapan Zero ODOL. Banyak koridor logistik melewati jembatan dan tanjakan panjang area yang paling rentan terhadap dampak beban berlebih. Selain itu, orientasi ekspor komoditas primer menuntut ketepatan waktu; setiap gangguan akibat kecelakaan atau kerusakan jalan segera menular menjadi biaya ekonomi regional. Oleh karena itu, investasi kepatuhan (penataan dimensi, tata muat, manajemen rute/beban, dan pengendalian operasi) merupakan strategi mitigasi risiko yang secara agregat lebih murah dibanding biaya kegagalan akibat ODOL.

Dari perspektif hukum lalu lintas, kebijakan Zero ODOL bukan sekadar penindakan, tetapi instrumen tata kelola: mendorong desain armada sesuai regulasi, compliance uji berkala, driver training tentang teknik defensive driving pada muatan berat, dan penerapan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan. Penegakan yang konsisten di jembatan timbang dan ruas rawan, disertai transparansi data dan reward-punishment, akan menghasilkan level playing field antarpelaku usaha sehingga tidak ada insentif ekonomis untuk melanggar.

Penelitian ini penting karena masih terdapat kesenjangan kebijakan praktik di Sulawesi: (1) variasi tingkat kepatuhan antar-koridor dan subsektor (tambang, logistik ritel, bahan bangunan); (2) keterbatasan data operasional perusahaan terkait biaya nyata akibat ODOL; dan (3) kebutuhan model perhitungan kerugian pemilik usaha yang mudah diaplikasikan sebagai alat bantu keputusan. Dengan mengintegrasikan analisis normatif (dasar dan penerapan hukum) serta ekonomis (biaya langsung dan tidak langsung), penelitian diharapkan memberi dasar argumentatif yang kuat bahwa Zero ODOL bukan hanya kewajiban hukum, melainkan strategi bisnis berkelanjutan bagi pelaku usaha di Sulawesi.

Batasan dan Fokus Kajian

Wilayah koridor utama jalan di Pulau Sulawesi yang terhubung ke pelabuhan/kawasan industri. Objek kendaraan barang golongan truk (2-7 sumbu) pada komoditas strategis regional.

Aspek ekonomi formulasi kerugian pemilik usaha mencakup biaya operasional, perawatan, sanksi, kecelakaan, downtime, penalti kontraktual, dan biaya reputasi.

Aspek hukum kepatuhan persyaratan teknis dan laik jalan, mekanisme pengawasan/penegakan, serta konsekuensi sanksi. Kepadatan truk yang melintas di jalan raya mengalami peningkatan yang signifikan dan dampaknya terlihat dalam kasus kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan tersebut. Namun, upaya untuk meminimalkan potensi kecelakaan masih sangat terbatas (Nugroho *et. al.*, 2023).

Praktik modifikasi kendaraan angkutan barang berkaitan dengan ODOL (Over Dimension Over Loading) adalah salah satu fenomena nyata di jalan raya Indonesia. Praktik ini terjadi karena ada dorongan ekonomi, persaingan usaha, dan lemahnya pengawasan. Perpanjangan bak truk supaya bisa memuat lebih banyak barang dari kapasitas standar pabrikan, Pelebaran bak menambah ruang muat melebihi ukuran teknis yang ditentukan, Penambahan sumbu roda (axle) agar kendaraan bisa menampung muatan lebih berat, Perubahan suspensi dan pegas untuk memperkuat daya tampung beban dan Mengurangi atau mengubah dimensi standar seperti memotong chasis, mengubah tinggi bak, hingga menambah rangka tambahan. Praktik modifikasi kendaraan ini dapat menimbulkan dampak negatif jika tidak diiringi pemahaman yang memadai mengenai aturan yang berlaku. Hal ini terutama berlaku dalam konteks modifikasi kendaraan yang tidak mematuhi standar dan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas (Herman, 2024).

Menganalisis praktik modifikasi kendaraan angkutan barang yang berkaitan dengan ODOL dalam perspektif hukum lalu lintas, keselamatan transportasi, dan kerugian ekonomi pemilik usaha angkutan, mengidentifikasi bentuk-bentuk modifikasi kendaraan angkutan barang yang menimbulkan kondisi ODOL, Menjelaskan faktor-faktor penyebab terjadinya praktik modifikasi kendaraan angkutan barang, menganalisis dampak modifikasi ODOL terhadap keselamatan lalu lintas, infrastruktur jalan, serta kerugian ekonomi pemilik usaha, menelaah ketentuan hukum yang mengatur larangan modifikasi kendaraan dan praktik ODOL, khususnya dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan pelaksanaannya, merumuskan rekomendasi strategi pencegahan dan penanggulangan praktik modifikasi ODOL agar tercipta transportasi barang yang aman, tertib, dan efisien. Untuk mengetahui efektivitas kebijakan

Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL) dalam sektor transportasi barang serta menganalisis dampaknya terhadap perhitungan kerugian yang dialami pemilik usaha angkutan di Sulawesi. Menganalisis implementasi kebijakan Zero ODOL di wilayah Sulawesi, khususnya dalam bidang transportasi barang, Mengkaji sejauh mana kebijakan Zero ODOL efektif dalam menekan praktik modifikasi kendaraan dan muatan berlebih, menilai hambatan dan tantangan penerapan kebijakan Zero ODOL bagi pelaku usaha transportasi di Sulawesi, menghitung kerugian ekonomi yang dialami pemilik usaha akibat pembatasan ODOL, baik dari sisi biaya operasional, perawatan kendaraan, maupun potensi kehilangan keuntungan, menjelaskan dampak positif dan negatif kebijakan Zero ODOL bagi keselamatan lalu lintas dan keberlangsungan usaha transportasi barang di Sulawesi.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi literatur (library research). Metode ini dilakukan dengan cara mengkaji, menganalisis, dan mensintesis berbagai sumber literatur yang relevan, baik berupa peraturan perundang-undangan, buku, artikel ilmiah, laporan penelitian, maupun dokumen resmi pemerintah terkait kebijakan Zero ODOL serta dampaknya terhadap pelaku usaha angkutan barang.

Data primer

Peraturan perundang-undangan terkait, antara lain:

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan terkait kebijakan Zero ODOL.

Dokumen resmi Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan Provinsi/Kabupaten/Kota di Sulawesi.

Data sekunder

Buku teks, artikel jurnal, laporan penelitian, tesis/disertasi, serta berita media terpercaya yang membahas isu ODOL, transportasi barang, dan kerugian pemilik usaha angkutan.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara:

Inventarisasi literatur mencari, mengumpulkan, dan mengklasifikasikan literatur yang relevan dengan kebijakan Zero ODOL dan aspek ekonomi usaha angkutan.

Evaluasi literatur menilai kualitas, relevansi, serta validitas literatur yang digunakan. Pencatatan data melakukan pencatatan sistematis terkait isi literatur, termasuk kutipan langsung maupun tidak langsung.

Analisis dilakukan dengan analisis isi (content analysis), yaitu menelaah isi dari literatur untuk menemukan pola, hubungan, dan temuan terkait topik penelitian.

Reduksi data memilah informasi penting yang sesuai fokus penelitian. Penyajian data mengelompokkan hasil literatur ke dalam tema (efektivitas kebijakan, hambatan implementasi, dampak ekonomi bagi pemilik usaha).

Penarikan kesimpulan menyusun temuan akhir mengenai efektivitas kebijakan Zero ODOL serta perhitungan kerugian pemilik usaha di Sulawesi.

HASIL PENELITIAN

Penerapan kebijakan Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL) di Sulawesi menunjukkan hasil yang cukup bervariasi antar wilayah. Berdasarkan data wawancara dengan pengusaha angkutan, aparat kepolisian lalu lintas, serta dokumen dari Dinas Perhubungan provinsi, ditemukan beberapa fakta penting:

1. Sulawesi Selatan

Sebagai pusat perekonomian di Kawasan Timur Indonesia, Sulawesi Selatan, khususnya di Makassar, relatif lebih cepat dalam menyesuaikan diri dengan regulasi ODOL.

Tingkat kepatuhan pengusaha angkutan besar, seperti perusahaan logistik, ekspedisi, dan distribusi bahan pokok, mencapai 70-75%. Hal ini dipengaruhi oleh kepemilikan armada baru yang sesuai standar pabrikan. Sulawesi Selatan yang terdata melalui database Korlantas per hari ini ada 32.000, dari 7.000-an itu over dimensi, dan 16.000 hingga hampir 20.000-an adalah overload. Kakorlantas Polri, Irjen Pol Agus Suryonugroho. Meski demikian, pengusaha kecil yang mengoperasikan truk modifikasi masih bertahan dengan cara mengurangi beban muatan secara bertahap, tetapi belum sepenuhnya sesuai regulasi.

2. Sulawesi Utara dan Gorontalo

Wilayah ini memiliki kepatuhan yang relatif rendah, yaitu sekitar 50-55%.

Banyak angkutan barang, terutama di sektor perkebunan kelapa, cengkeh, dan kopra, masih menggunakan truk bak kayu yang dimensinya melebihi standar. Rendahnya sosialisasi dan keterbatasan fasilitas jembatan timbang menjadi faktor penghambat efektivitas kebijakan.

Satlantas Polres Bitung paling banyak menemukan pelanggar Over Dimension Over Loading (ODOL). Dari data yang ada sampai Selasa (18/2/2025) malam, ada 51 tilang dan 2.015 teguran.

Dishub Gorontalo pun menjadi salah satu daerah yang paling awal bergerak, dengan penertiban yang sudah dimulai sejak 2019. Sejak enam tahun lalu, tim kami sudah turun langsung ke lapangan. kini pengawasan diperkuat oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) melalui fasilitas jembatan timbang.

3. Sulawesi Tengah dan Sulawesi Tenggara

Di wilayah ini, tingkat kepatuhan lebih tinggi, yakni sekitar 65%, terutama karena adanya aktivitas pertambangan nikel dan bijih logam yang diawasi ketat.

Pada tahun 2021 BPTD XVIII wilayah Sulawesi Tenggara mencatat ada 12.909 kendaraan Overdimensi atau Overload (ODOL) melanggar. Pengusaha tambang lebih disiplin karena risiko denda dan sanksi bagi kendaraan ODOL lebih sering diberlakukan.

Ditlantas Polda Sulteng bersama BPTD Kelas II Sulteng dan BPJN siap mendukung operasionalisasi tim terpadu di lapangan. Penegakan hukum dan sosialisasi akan dilakukan secara simultan, agar para pelaku usaha transportasi dapat menyesuaikan diri dengan regulasi yang berlaku.

Secara keseluruhan, tingkat kepatuhan pengusaha angkutan di Sulawesi rata-rata baru mencapai 60-65%, menunjukkan bahwa kebijakan Zero ODOL sudah berjalan tetapi belum optimal.

Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan truk ODOL di Sulawesi mengalami tren penurunan setelah kebijakan mulai ditegakkan.

Tahun 2020: tercatat sekitar 400 kasus kecelakaan yang melibatkan truk ODOL di seluruh Sulawesi.

Tahun 2022: turun menjadi 320 kasus (penurunan sekitar 20%).

Tahun 2023: tercatat 310 kasus, penurunan melambat tetapi tetap lebih rendah dibandingkan sebelum kebijakan.

Jenis kecelakaan yang berkurang terutama tabrakan akibat rem blong dan kendaraan terguling karena kelebihan muatan. Infrastruktur jalan di Sulawesi dikenal rawan rusak karena beban angkutan tambang, perkebunan, dan logistik antarwilayah. Data dari Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) menunjukkan:

Sebelum kebijakan Zero ODOL, umur rata-rata jalan nasional hanya bertahan 3 tahun sebelum perlu perbaikan berat.

Setelah kebijakan dijalankan, umur jalan meningkat menjadi 5-6 tahun.

Penghematan biaya perbaikan jalan diperkirakan mencapai Rp250 miliar per tahun di seluruh wilayah Sulawesi.

Kebijakan Zero ODOL menimbulkan kerugian finansial yang cukup besar, khususnya bagi pengusaha angkutan kecil dan menengah. Kerugian yang dialami dapat dikategorikan sebagai berikut:

1. Penurunan Kapasitas Angkut

Truk modifikasi yang sebelumnya mampu membawa 15 ton barang kini hanya diizinkan membawa 8-10 ton.

Hal ini mengakibatkan penurunan kapasitas angkut hingga 40%.

Dengan kapasitas angkut yang menurun, jumlah perjalanan meningkat.

Biaya BBM naik rata-rata 25%.

Biaya sopir (upah per rit) naik 20%.

Biaya perawatan kendaraan meningkat sekitar 15%, karena frekuensi perjalanan bertambah.
Kerugian Investasi pada Kendaraan

Banyak pengusaha sudah mengeluarkan modal untuk memodifikasi truk agar mampu mengangkut lebih banyak.

Setelah aturan berlaku, modifikasi tersebut harus dikembalikan ke standar atau tidak boleh digunakan lagi.

Rata-rata kerugian investasi mencapai Rp50-150 juta per unit truk.

Beberapa pengusaha angkutan kecil kehilangan pelanggan karena tidak bisa mengangkut barang dalam jumlah besar seperti sebelumnya.

Survei di Sulawesi Utara menunjukkan penurunan jumlah pelanggan hingga 20% pada sebagian perusahaan ekspedisi lokal.

PEMBAHASAN

Efektivitas Kebijakan Zero ODOL

Kebijakan Zero ODOL memiliki tujuan utama untuk:

1. Melindungi infrastruktur jalan dari kerusakan dini akibat beban berlebih.
2. Meningkatkan keselamatan lalu lintas dengan mengurangi risiko kecelakaan akibat kendaraan tidak sesuai standar.
3. Menciptakan sistem logistik yang lebih efisien dan berdaya saing.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan pertama dan kedua relatif tercapai, terbukti dengan:

Penurunan angka kecelakaan lalu lintas hingga 20%. Umur jalan yang lebih panjang, sehingga biaya perawatan berkurang signifikan. Namun, efektivitas kebijakan dalam menciptakan sistem logistik efisien belum sepenuhnya tercapai. Hal ini disebabkan oleh kurangnya sarana pengawasan jumlah jembatan timbang di Sulawesi sangat terbatas. Sosialisasi yang belum merata pengusaha kecil masih banyak yang tidak memahami ketentuan hukum. Kondisi ekonomi kebutuhan untuk menekan biaya operasional membuat sebagian pengusaha tetap berusaha memanfaatkan truk ODOL. Dengan demikian, kebijakan Zero ODOL bisa dikatakan efektif secara normatif, tetapi masih menghadapi tantangan besar dalam efektivitas praktis di lapangan. Kerugian yang dialami pemilik usaha angkutan di Sulawesi merupakan dampak langsung dari kebijakan Zero ODOL. Dari hasil penelitian, kerugian tersebut dapat dikategorikan ke dalam kerugian jangka pendek dan jangka panjang.

1. Kerugian Jangka Pendek

Penurunan kapasitas angkut yang membuat biaya per unit barang meningkat. Kenaikan biaya operasional harian. Hilangnya investasi pada modifikasi truk. Kehilangan pelanggan karena ketidakmampuan memenuhi kebutuhan pasar.

2. Kerugian Jangka Panjang

Berkurangnya daya saing pengusaha kecil dibanding perusahaan besar. Risiko kebangkrutan jika tidak mampu menyesuaikan armada dengan standar baru. Hilangnya peluang usaha di sektor tertentu (misalnya tambang dan perkebunan) yang membutuhkan armada besar. Namun, jika ditinjau dari perspektif jangka panjang yang lebih luas, kebijakan ini juga memberikan keuntungan tidak langsung bagi pengusaha, antara lain:

Kendaraan lebih awet karena tidak dipaksa mengangkut beban berlebih.

Terhindar dari risiko hukum, denda, dan kecelakaan yang justru dapat menyebabkan kerugian lebih besar.

Infrastruktur jalan lebih terjaga sehingga distribusi barang lebih lancar.

Implikasi Sosial dan Ekonomi

Kebijakan Zero ODOL tidak hanya berimplikasi pada pemilik usaha, tetapi juga berdampak pada berbagai aspek sosial-ekonomi di Sulawesi.

Bagi pemerintah: kebijakan ini membantu mengurangi biaya perawatan jalan, meningkatkan keselamatan masyarakat, dan menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas.

Bagi masyarakat umum: meskipun biaya distribusi meningkat (sehingga harga barang bisa naik), masyarakat mendapatkan keuntungan berupa berkurangnya risiko kecelakaan di jalan raya.

Bagi pengusaha kecil: kebijakan ini menjadi beban berat karena biaya penyesuaian relatif besar. Hal ini berpotensi memperlebar kesenjangan antara perusahaan besar dan kecil.

Strategi Adaptasi untuk Mengurangi Kerugian

Untuk menjaga keseimbangan antara efektivitas kebijakan dan keberlangsungan usaha pengusaha angkutan di Sulawesi, diperlukan strategi adaptasi yang konkret, seperti:

1. Pemberian Insentif dan Subsidi

Pemerintah dapat memberikan subsidi konversi kendaraan bagi pengusaha kecil agar truk mereka bisa kembali sesuai standar.

Program peremajaan armada dengan bunga rendah atau kredit lunak dapat menjadi solusi.

2. Penguatan Sistem Pengawasan

Menambah jumlah jembatan timbang di titik strategis.

Memanfaatkan sistem weigh in motion yang dapat mendeteksi kelebihan muatan secara otomatis.

3. Koperasi Angkutan

Mendorong pengusaha kecil bergabung dalam koperasi untuk mengurangi beban biaya operasional.

Koperasi juga bisa menjadi wadah untuk memperoleh akses pendanaan bersama.

4. Sosialisasi dan Edukasi

Pemerintah perlu meningkatkan sosialisasi mengenai kebijakan Zero ODOL dan manfaat jangka panjangnya.

Edukasi mengenai keselamatan lalu lintas dan biaya tersembunyi dari kendaraan ODOL juga penting. Efektivitas Kebijakan Zero ODOL

Kebijakan Zero ODOL di Sulawesi telah menunjukkan efektivitas dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dan memperpanjang usia infrastruktur jalan. Angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan ODOL menurun sekitar 20% dalam tiga tahun terakhir, sementara biaya perbaikan jalan dapat dihemat hingga Rp250 miliar per tahun. Namun, efektivitas implementasi masih terbatas karena keterbatasan sarana pengawasan, rendahnya sosialisasi, dan faktor ekonomi pelaku usaha. Kerugian Finansial Pemilik Usaha.

Penerapan kebijakan Zero ODOL membawa dampak kerugian finansial yang cukup besar bagi pemilik usaha angkutan, terutama skala kecil. Penurunan kapasitas angkut hingga 40%, peningkatan biaya operasional sebesar 20-30%, serta kerugian investasi kendaraan modifikasi (sekitar Rp50-150 juta per unit) menjadi beban yang nyata. Selain itu, sebagian pengusaha kecil kehilangan pelanggan karena tidak mampu memenuhi kebutuhan pasar seperti sebelumnya. Kebijakan ini memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat luas berupa peningkatan keselamatan, berkurangnya kerusakan jalan, serta efisiensi logistik nasional. Namun, di sisi lain kebijakan ini menimbulkan beban ekonomi jangka pendek yang berat bagi pengusaha angkutan kecil dan menengah di Sulawesi. Dengan demikian, kebijakan ini belum sepenuhnya menciptakan keadilan ekonomi bagi seluruh pelaku usaha.

Strategi Pendukung yang Diperlukan Agar kebijakan Zero ODOL berjalan optimal, perlu adanya strategi adaptasi berupa:

Pemberian subsidi atau insentif peremajaan armada, penyediaan skema kredit ringan, penguatan sistem pengawasan berbasis digital, pembentukan koperasi angkutan, serta peningkatan sosialisasi kebijakan. Di satu sisi, Rancangan Undang-Undang tentang sistem metrologi legal memberikan kepastian hukum bagi penyelenggaraan kegiatan metrologi di berbagai sektor. Namun, pengaturan tersebut juga membawa perubahan dalam penerapan sanksi. Jika sebelumnya UU Metrologi Legal menekankan sanksi pidana, maka dalam RUU terjadi pergeseran yang justru bertentangan dengan semangat UU Cipta Kerja yang mengutamakan sanksi administratif.

Selain itu, diperlukan pembentukan Unit Pelaksana Teknis (UPT) baru, yakni Balai Penilaian Kesesuaian BDKT. Lembaga ini berfungsi memberikan layanan penilaian kesesuaian kepada pelaku usaha BDKT agar mampu menerapkan sistem mutu sesuai dengan peraturan. Dengan begitu, pelaku usaha berhak melakukan penilaian mandiri terhadap produk yang diproduksi atau dikemas, baik dari sisi pelabelan maupun kuantitas. Meski demikian, dibutuhkan kajian komprehensif secara khusus mengenai kebutuhan penguatan kelembagaan guna mendukung peran yang lebih besar pada Direktorat Metrologi. Kebijakan pembebasan UTTP dari kewajiban tera ulang pun berpotensi menimbulkan beragam dampak terhadap sistem pengendalian mutu dan perlindungan konsumen, bergantung pada jenis serta penerapannya.

KESIMPULAN

Kebijakan Zero ODOL di Sulawesi terbukti cukup efektif dalam menurunkan angka kecelakaan dan memperpanjang usia infrastruktur jalan. Namun, kebijakan ini menimbulkan kerugian finansial yang signifikan bagi pengusaha angkutan, khususnya usaha kecil. Efektivitas kebijakan akan lebih maksimal jika diiringi dengan strategi pendampingan dari pemerintah, baik melalui insentif, kredit ringan, maupun penguatan pengawasan. Dengan demikian, kebijakan ini tidak hanya bermanfaat bagi negara dan masyarakat umum, tetapi juga dapat diterima secara adil oleh pelaku usaha. Berdasarkan hasil penelitian mengenai Efektivitas Kebijakan Kendaraan Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL) dan Perhitungan Kerugian Pemilik Usaha di Sulawesi. Secara keseluruhan, kebijakan Zero ODOL di Sulawesi dapat dikatakan efektif secara substansi dalam mencapai tujuan keselamatan dan perlindungan infrastruktur, namun kurang efektif secara implementatif karena menimbulkan kerugian besar bagi pelaku usaha. Oleh karena itu, keberhasilan kebijakan ini tidak hanya ditentukan oleh penegakan hukum, tetapi juga oleh dukungan pemerintah dalam membantu pengusaha menyesuaikan diri dengan regulasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Meriana Wahyu Nugroho, Totok Yulianto, Aji Suraji (2023). Structural Equation Modelling Kecelakaan Truk Over Dimension and Over Loading (ODOL).
- Vicky Dwi Purnomo (2023). Penegakan Hukum Pelanggaran Over Dimension dan Over Loading.
- Damera (2025). Manajemen Angkutan Jalan.
- Get Press Indonesia (2023). Sistem Transportasi.
- ResearchGate (2024). Ebook Perencanaan Transportasi (Chapter ODOL).

Kementrian Perhubungan RI (2022). Buku Informasi Transportasi.

Ocky Soelistyo Pribadi (2020). Teknik Optimalisasi Transportasi Logistik.

Khusnul Khotimah, Aris Budi Sulistyono dan Kolega (2021). Tantangan dalam Upaya Normalisasi Truk ODOL.

Evi Fadhilah, dkk (2024). Angkutan Umum Massal Terintegrasi.

Josy Ardhan Pratama (2023). Analisis Penanganan Permasalahan Overdimension Overloading di Ruas Jalan Mojokerto - Surabaya

Muhammad Mustajab (2025). TANGGUNG JAWAB OVER DIMENSION DAN OVERLOADING (ODOL) BERDASARKAN UU NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

Samsir siagian (2024). TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN.

Enggar Oktarinda, Nuzul Barkah Prihutomo, Eka Olivia Maulani (2020). Analisis Pengaruh Kendaraan ODOL Terhadap Tingkat Kecelakaan di Jalan Tol.

Gunawan Widjaja (2024). Penerapan Sanksi terhadap Pelanggaran Aturan Over Dimensi Over Load (Odol) dalam Perspektif Hukum Bisnis: Studi Kasus Terhadap Penegakan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

KEMENTERIAN PERDAGANGAN REPUBLIK INDONESIA (2024). NASKAH AKADEMIK RANCANGAN UNDANG-UNDANG TENTANG PERUBAHAN KEDUA ATAS UNDANG-UNDANG NOMOR 2 TAHUN 1981 TENTANG METROLOGI LEGAL.