



Scripta Technica: Journal of Engineering and Applied Technology

Vol 1 No 2 Desember 2025, Hal. 30-37
ISSN:3110-0775(Print) ISSN: 3109-9696(Electronic)
Open Access: <https://scriptainteletektual.com/scripta-technica>

Collaborative Governance dalam Pengawasan Angkutan Barang Umum yang Berkontribusi terhadap Program Zero Over Dimension dan Over Loading

R. Harryawan Latullah¹, Galih Adi Sulistyo², Maudhy Satyadharma^{3*}, Hado⁴

¹ Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Konawe Utara, Indonesia

² Universitas Nahdlatul Ulama Sulawesi Tenggara, Indonesia

³ Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara, Indonesia

⁴ Universitas Sulawesi Tenggara Kendari, Indonesia

email: maudhymaudhy@gmail.com³

Article Info :

Received:

17-8-2025

Revised:

13-8-2025

Accepted:

17-10-2025

Abstract

The Zero Over-Dimension and Over-Loading (ODOL) program is a strategic government effort to improve transportation safety and maintain the sustainability of road infrastructure. However, the effectiveness of its implementation depends heavily on cross-agency synergy and the participation of various stakeholders. This article analyzes the role of collaborative governance in strengthening oversight of public freight transportation to align with the Zero ODOL goal. This research employed a qualitative method, with informants selected purposively, considering their understanding of the challenges posed by the local government in promoting air connectivity in Southeast Sulawesi Province. The research was conducted from August to November 2025. The results concluded that effective oversight of public freight transportation is key to the success of the Zero Over-Dimension and Over-Loading program in maintaining safety and infrastructure sustainability. Collaborative governance, as a multi-stakeholder governance model, provides a strategic solution to address the complexity of oversight.

Keywords: Freight Transportation, Collaborative Governance, Over-Dimension and Over-Loading, Supervision.

Abstrak

Program Zero Over Dimension dan Over Loading (ODOL) merupakan upaya strategis pemerintah dalam meningkatkan keselamatan transportasi dan menjaga keberlanjutan infrastruktur jalan. Namun, efektivitas pelaksanaannya sangat bergantung pada sinergi lintas lembaga dan partisipasi berbagai pemangku kepentingan. Artikel ini menganalisis peran collaborative governance dalam memperkuat pengawasan angkutan barang umum agar sejalan dengan tujuan Zero ODOL. Penelitian ini menerapkan metode kualitatif dimana informan dipilih secara purposive yaitu menggunakan pertimbangan bahwa mereka memahami permasalahan dalam peran yang sudah dijalankan oleh Pemda dalam mendorong peningkatan Konektivitas Transportasi Udara di Provinsi Sulawesi Tenggara. Penelitian telah dilaksanakan dari Bulan Agustus – November 2025. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa Pengawasan angkutan barang umum yang efektif merupakan kunci keberhasilan program zero over dimension dan over loading dalam menjaga keselamatan dan kelestarian infrastruktur. Collaborative governance sebagai model tata kelola yang melibatkan multi-pihak memberikan solusi strategis dalam mengatasi kompleksitas pengawasan.

Kata kunci: Angkutan Barang, Collaborative Governance, Over Dimension Over Loading, Pengawasan.



©2022 Authors.. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan komponen vital dalam pembangunan ekonomi dan sosial suatu negara, karena berperan sebagai penghubung utama antara pusat produksi, distribusi, dan konsumsi (Hasina & Satyadharma, 2023; Palilu, 2022). Sistem transportasi yang efisien mampu menurunkan biaya logistik, meningkatkan aksesibilitas wilayah, serta mempercepat mobilitas barang dan jasa (Kushariyadi et al., 2025). Keandalan sektor transportasi mencerminkan kualitas tata kelola infrastruktur, efektivitas kebijakan publik, serta kemampuan pemerintah dalam menciptakan sistem distribusi yang aman, terintegrasi, dan berkelanjutan (La Ode et al., 2024; Yunus et al., 2025).

Pengangkutan barang umum memiliki peranan sentral dalam menjaga kelancaran distribusi logistik nasional, yang pada gilirannya memengaruhi pertumbuhan ekonomi dan daya saing negara (Firdausy, 2021). Sebagai tulang punggung rantai pasok, sektor ini menghubungkan berbagai pusat

produksi dengan pasar konsumen secara efisien (Nagari et al., 2024). Namun, di balik pentingnya fungsi tersebut, praktik *over dimension* dan *over loading* (ODOL) pada kendaraan angkutan barang menimbulkan ancaman signifikan terhadap keselamatan dan keberlanjutan infrastruktur transportasi (Ulfah & Asriati, 2025). Kondisi *over dimension* mengacu pada kendaraan yang melebihi batas ukuran yang diatur, baik panjang, lebar, maupun tinggi. Sedangkan *over loading* berarti kendaraan membawa muatan melebihi kapasitas berat yang ditetapkan. Keduanya tidak hanya melanggar regulasi teknis, tetapi juga mempercepat kerusakan fisik jalan dan jembatan, menurunkan kualitas layanan transportasi, serta meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas.

Keausan jalan yang disebabkan oleh kendaraan ODOL berdampak langsung pada peningkatan biaya perawatan infrastruktur (Setyaningsih, 2023). Jalan yang cepat rusak harus sering diperbaiki, sehingga anggaran pemerintah yang seharusnya dialokasikan untuk pengembangan jaringan transportasi dialihkan untuk pemeliharaan. Selain itu, praktik ODOL menyebabkan ketidakefisienan sistem logistik karena kendaraan yang tidak memenuhi standar operasional sering terhambat oleh pemeriksaan dan penindakan, serta dapat menimbulkan kerugian ekonomi akibat kecelakaan atau kerusakan barang (Antono, 2022). Secara sosial, ODOL juga menimbulkan keresahan dan ketidakamanan bagi pengguna jalan lain.

Menyadari kompleksitas permasalahan ini, pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan dan Korps Lalu Lintas Polri menginisiasi program *zero over dimension dan over loading* sebagai strategi utama mengeliminasi praktik tersebut. Program ini bertujuan memastikan bahwa seluruh kendaraan angkutan barang beroperasi sesuai dengan standar teknis, sehingga dapat menjamin keselamatan dan menjaga kelestarian infrastruktur jalan. Namun, keberhasilan program zero ODOL sangat bergantung pada sistem pengawasan yang kuat dan berkesinambungan. Pengawasan yang dilakukan secara parsial atau tidak terkoordinasi kerap gagal mendeteksi pelanggaran secara efektif, sehingga menimbulkan celah bagi praktik ODOL untuk terus berlangsung (Mahdar et al., 2023).

Konsep *collaborative governance* menjadi relevan dan strategis (Ilham & Satyadharna, 2024; Islamy H., 2018; Satyadharna & Susanti, 2024). Model tata kelola ini menekankan pentingnya kolaborasi antara berbagai pemangku kepentingan, termasuk instansi pemerintah seperti Dinas Perhubungan dan Korlantas Polri, operator angkutan barang, asosiasi pengusaha, serta masyarakat pengguna jalan. Melalui *governance* kolaboratif, pengawasan tidak hanya menjadi tanggung jawab satu pihak saja, tetapi dikelola secara terpadu dan partisipatif. Hal ini memungkinkan pertukaran informasi yang lebih efektif, pemanfaatan sumber daya bersama, serta penanganan masalah yang lebih responsif dan komprehensif.



Sumber: Dishub Sultra (2025)

Gambar 1. Apel Kesiapan Bersama Beberapa Instansi dalam Pengawasan dan Penegakan Hukum Angkutan di Kota Baubau

Dalam penyelenggaraan angkutan barang umum, fenomena kendaraan yang melampaui batas dimensi dan muatan, atau sering disebut sebagai kelebihan dimensi dan kelebihan muatan, telah menjadi salah satu hambatan serius terhadap efektivitas sistem logistik nasional. Misalnya, data resmi menunjukkan bahwa kerugian akibat kendaraan kelebihan muatan dan dimensi diperkirakan mencapai sekitar Rp 100 triliun per tahun, dengan bagian terbesar berupa kerusakan infrastruktur jalan senilai sekitar Rp 43 triliun dan kemacetan senilai sekitar Rp 56 triliun (Kompas, 2021).

Kebutuhan akan pengawasan yang efektif pada angkutan barang umum makin mendesak karena sebagian besar volume angkutan barang di Indonesia masih didominasi oleh moda jalan, dengan pangsa hingga 87,57 % berdasarkan data terkini (Kemenhub, 2023). Kelebihan beban dan dimensi pada moda jalan ini secara langsung mempercepat keausan prasarana, termasuk jalan nasional, jembatan timbang, dan fasilitas angkutan lain, serta memperbesar risiko kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan angkutan barang. Sebagai contoh riset menyebutkan bahwa analisis terhadap tujuh jembatan timbang di Indonesia pada 2018 menunjukkan bahwa sebanyak 75 % kendaraan yang diperiksa memiliki perilaku over loading, dan sekitar 25 % bahkan melebihi muatan hingga 100 % dari batas regulasi (Rachmanata, & Sudiro, 2022).

Dalam program “Zero Over Dimension dan Over Loading”, pengawasan terpadu menjadi semakin penting agar seluruh pihak memiliki pemahaman bersama mengenai standar dimensi dan muatan kendaraan, prosedur pemeriksaan, pelaporan pelanggaran, dan sanksi yang efektif (Armajaya, 2022). Berikut ini disajikan data pemeriksaan dan pelanggaran pada fasilitas penimbangan kendaraan angkutan barang di Indonesia sebagai gambaran kondisi pengawasan yang ada.

Tabel. Pelanggaran Over Dimension dan Over Loading pada Fasilitas Penimbangan Kendaraan (UPPKB) di Indonesia Tahun 2023

Tahun	Jumlah Pemeriksaan (unit)	Persentase Pelanggaran (%)	Sumber
2023	data nasional	27,95 % pelanggaran dari kendaraan yang diperiksa di fasilitas UPPKB	Kementerian Perhubungan (Ditjen Hubdar)

Sumber: Antara (2024)

Data tersebut menggambarkan bahwa meskipun sudah ada fasilitas penimbangan dan parameter pemeriksaan, tingkat pelanggaran masih menunjukkan angka yang signifikan sehingga menunjukkan bahwa proses pengawasan belum optimal. Tata kelola bersama menjadi sangat relevan, mulai dari tahap produksi muatan, pemuatan, transportasi, hingga distribusi di jalan raya, agar potensi pelanggaran over dimension dan over loading dapat dipinimalkan secara sistemik dan terukur (Antono, 2022).

Tulisan ini fokus menganalisis bagaimana *collaborative governance* dapat mengatasi tantangan fragmentasi dan lemahnya koordinasi dalam pengawasan angkutan barang umum. Pendekatan kolaboratif diyakini mampu meningkatkan efektivitas penegakan aturan zero ODOL dengan membangun sinergi antar stakeholder, memperkuat transparansi, serta meminimalisasi praktik pelanggaran melalui kontrol bersama. Dengan memahami dan menerapkan prinsip-prinsip *governance kolaboratif*, program zero ODOL dapat berjalan lebih optimal dan memberikan dampak positif bagi keselamatan transportasi serta keberlanjutan infrastruktur nasional.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian dengan pendekatan kualitatif, dimana dinyatakan penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang mendeskripsikan masalah mengenai program data/atau pengalaman yang dialami oleh peneliti (Syahrizal, & Jailani, 2023). Penelitian ini telah dilaksanakan pada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara sebagai fokus penelitian dari Bulan Agustus–Oktober 2025. Adapun informan penelitian ini akan diuraikan pada tabel 1 berikut.

Tabel 1. Informan Penelitian

No	Nama	Jabatan
1	Dr. Muhamad Rajulan, ST.,M.Si	Kadishub Sultra
2	Syaiful, S.Pd,M.AP	Kabid Angkutan Jalan Dishub Sultra
3	Ringo Taufan Laode, S.Ip.,M.Sc	Kasie Angkutan tidak dalam trayek dan

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kompleksitas Pengawasan Angkutan Barang Umum

Pengawasan kendaraan angkutan barang yang beroperasi di berbagai jalur nasional melibatkan banyak aktor dengan tugas dan kewenangan berbeda. Polri bertugas melakukan penegakan hukum, Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan bertanggung jawab dalam regulasi dan pengawasan teknis, sementara operator angkutan dan asosiasi terkait menjadi pihak yang diawasi. Keterbatasan sumber daya, alat ukur, dan komunikasi antarinstansi sering menimbulkan celah dalam pengawasan. Situasi ini memerlukan mekanisme pengelolaan yang mampu mengintegrasikan fungsi-fungsi tersebut secara sinergis. Integrasi ini penting karena setiap lembaga, baik Kementerian Perhubungan, Kepolisian, maupun pemerintah daerah, memiliki mandat dan sumber daya berbeda. Tanpa koordinasi yang kuat, potensi tumpang tindih kebijakan dan lemahnya penegakan hukum akan meningkat.

Pengawasan kendaraan angkutan barang umum yang beroperasi di berbagai jalur nasional memerlukan koordinasi yang matang antaraktor yang memiliki tugas, kewenangan, dan tanggung jawab berbeda. Kepolisian Republik Indonesia berperan sebagai penegak hukum yang memastikan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas, sedangkan Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan di tingkat daerah menjadi penentu regulasi serta pengawas teknis di lapangan. Operator angkutan barang, pengusaha logistik, dan asosiasi industri berfungsi sebagai pihak yang diawasi dan wajib menyesuaikan diri terhadap kebijakan pembatasan dimensi dan muatan kendaraan (Suherman, 2019).

Struktur kelembagaan yang tersebar menjadikan pengawasan terhadap angkutan barang di Indonesia bersifat fragmentaris karena setiap lembaga menjalankan fungsi sesuai mandat sektoralnya. Polri berfokus pada penegakan hukum di jalan raya, Kementerian Perhubungan menitikberatkan pada regulasi dan fasilitas teknis seperti Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), sedangkan pemerintah daerah menjalankan pengawasan sesuai wilayah administrasinya (Daulay, 2024). Perbedaan orientasi tersebut menyebabkan tidak adanya sistem terpadu yang menghubungkan hasil pengawasan di berbagai wilayah.

Untuk memahami kompleksitas tersebut, penting melihat besaran permasalahan over dimension dan over loading (ODOL) yang masih tinggi di berbagai titik pengawasan nasional. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan dan pemberitaan resmi Antara pada tahun 2024, pelanggaran muatan berlebih masih menjadi bentuk pelanggaran paling dominan dalam pengawasan angkutan barang. Data ini menunjukkan bahwa pelaksanaan program “Zero Over Dimension and Over Loading” masih menghadapi tantangan serius dari sisi kepatuhan operator maupun efektivitas koordinasi lembaga pengawas.

Tabel 1. Data Pelanggaran Over Dimension dan Over Loading pada Fasilitas Penimbangan Kendaraan (UPPKB) di Indonesia Tahun 2023–2024

Tahun	Jumlah Pemeriksaan (Unit)	Persentase Pelanggaran Muatan (%)
2023	Data Nasional (Kemenhub)	27,95 % kendaraan melanggar muatan
2024	Pengawasan Serentak 19–25 Agustus	=65 % pelanggaran didominasi ODOL

Sumber: Antara (2024), Kemenhub. (2024)

Angka pada tabel tersebut menunjukkan bahwa sistem pengawasan belum mampu menekan pelanggaran ODOL secara signifikan, meskipun kegiatan pemeriksaan sudah dilaksanakan secara rutin dan terkoordinasi. Ketika hampir sepertiga hingga dua pertiga dari kendaraan yang diperiksa masih melanggar batas muatan, berarti mekanisme kontrol yang ada belum cukup kuat untuk menumbuhkan kesadaran dan kepatuhan operator angkutan. Pelanggaran ini berdampak langsung terhadap umur infrastruktur jalan, meningkatnya risiko kecelakaan, serta biaya logistik nasional yang lebih tinggi. Ketidakseimbangan antara kapasitas pengawasan dan jumlah kendaraan yang beroperasi membuat implementasi program Zero ODOL masih jauh dari target nasional (Pratama, & Ilyanawati, 2024).

Permasalahan semakin kompleks karena pengawasan ODOL tidak hanya menyangkut dimensi dan muatan kendaraan, tetapi juga manajemen data, komunikasi antarlembaga, dan kejelasan prosedur

tindak lanjut hukum (Widjaja, & Prasetyo, 2024). Ketika hasil penimbangan tidak segera ditindaklanjuti dengan sanksi yang jelas, operator cenderung mengulang pelanggaran karena menganggap pengawasan tidak memiliki konsekuensi langsung. Instansi daerah sering menghadapi keterbatasan alat ukur dan sumber daya untuk memantau truk yang melintas antarprovinsi. Ketidakterpaduan sistem informasi antara pusat dan daerah menambah kendala bagi proses pengawasan yang seharusnya berbasis data real-time.

Penerapan *collaborative governance* dalam pengawasan angkutan barang menjadi kunci untuk mengatasi fragmentasi kelembagaan dan meningkatkan efisiensi pengawasan (Rabbani, & Hanani, 2025). Pendekatan ini menuntut adanya pembagian peran yang jelas antara regulator, penegak hukum, operator, dan masyarakat sipil sebagai pengawas partisipatif. Model kolaborasi semacam ini dapat diwujudkan melalui forum koordinasi lintas instansi, sistem pelaporan bersama, serta pemanfaatan data digital yang dapat diakses oleh semua pihak. Pengawasan yang bersifat kolektif juga memungkinkan tindakan korektif yang cepat dan berbasis bukti lapangan, bukan hanya laporan administratif.

Dalam kebijakan transportasi nasional, *collaborative governance* berfungsi memperkuat integrasi antara kebijakan pusat dan daerah dalam pelaksanaan program Zero ODOL. Pemerintah pusat dapat berperan sebagai pengarah regulasi dan penyedia sistem pengawasan digital, sedangkan daerah menjalankan fungsi operasional sesuai karakteristik wilayahnya (Zein, & Septiani, 2024). Kolaborasi ini memerlukan transparansi dalam pertukaran data, standar pemeriksaan yang seragam, serta koordinasi berkelanjutan melalui pertemuan rutin antarinstansi.

Penguatan tata kelola kolaboratif diharapkan mampu menekan tingkat pelanggaran ODOL secara bertahap dan meningkatkan keselamatan lalu lintas angkutan barang. Ketika sistem pengawasan bekerja secara terintegrasi dan partisipatif, manfaatnya tidak hanya dirasakan oleh pemerintah tetapi juga oleh masyarakat melalui berkurangnya kerusakan jalan dan meningkatnya efisiensi distribusi logistik. Upaya menuju transportasi barang yang tertib hanya dapat dicapai bila semua pemangku kepentingan memiliki komitmen bersama terhadap program *Zero Over Dimension and Over Loading*.

Peran Collaborative Governance dalam Meningkatkan Efektivitas Pengawasan

Model *governance kolaboratif* membuka ruang bagi koordinasi lintas lembaga dan pemangku kepentingan melalui forum komunikasi dan sharing data. Misalnya, pembentukan *task force* gabungan yang terdiri dari unsur kepolisian, Dinas Perhubungan, dan asosiasi pengusaha angkutan dapat meningkatkan pengawasan secara real-time. Pendekatan ini mengurangi duplikasi tugas dan mempercepat respons penindakan pelanggaran ODOL.



Sumber: Dishub Sultra (2025)

Gambar 2. Koordinasi Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia Provinsi Sulawesi Tenggara dengan Bidang Angkutan Jalan Dishub Sultra Tahun 2025

Transparansi dalam proses pengawasan dan pelaporan juga ditingkatkan melalui kolaborasi. Operator angkutan yang dilibatkan dalam forum-forum ini memiliki kesempatan untuk memberikan

masuk dan menerima edukasi mengenai batasan teknis muatan dan dimensi kendaraan. Dengan demikian, muncul kesadaran kolektif untuk menaati aturan dan mencegah pelanggaran.



Sumber: Dishub Sultra (2025)

Gambar 3. Audiens Asprindo Sulawesi Tenggara dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara

Kolaborasi memperkuat penggunaan teknologi pengawasan. Integrasi data dari alat berat seperti weigh-in-motion dengan sistem informasi transportasi nasional memungkinkan pemantauan kendaraan secara lebih akurat dan komprehensif. Pemangku kepentingan bersama-sama memanfaatkan teknologi ini untuk melakukan penindakan yang lebih efektif dan adil. Keterkaitan antara focus penelitian dengan analisis *collaborative governance* yang dikemukakan oleh Ansell akan diuraikan sebagai berikut.

Pertama, dialog antar muka (*face-to-face dialogue*), dialog antar muka menjadi fondasi utama dalam penerapan *collaborative governance* pada pengawasan angkutan barang umum. Pertemuan langsung antara pemerintah, aparat penegak hukum, asosiasi pengusaha angkutan, dan masyarakat membuka ruang komunikasi yang transparan serta mengurangi kesalahpahaman antaraktor. Melalui dialog rutin, pemangku kepentingan dapat menyampaikan kendala operasional, kebutuhan regulasi, serta solusi konkret terhadap pelanggaran ODOL. Proses ini memperkuat hubungan horizontal antarinstansi dan vertikal antara pemerintah dan pelaku usaha. Dalam konteks program Zero ODOL, dialog yang intensif mendorong kesamaan persepsi tentang pentingnya keselamatan dan efisiensi logistik nasional. Dengan demikian, dialog antar muka tidak hanya bersifat konsultatif, tetapi juga menjadi media strategis membangun komitmen kolektif dan koordinasi lintas lembaga secara berkelanjutan.

Kedua, membangun kepercayaan (*trust building*), keberhasilan *collaborative governance* dalam pengawasan angkutan barang umum bergantung pada tingkat kepercayaan antar pihak yang terlibat. Membangun kepercayaan berarti menumbuhkan keyakinan bahwa setiap aktor memiliki niat dan komitmen yang sama untuk mencapai tujuan Zero ODOL. Pemerintah perlu menunjukkan transparansi dalam penegakan hukum, sementara pengusaha harus jujur dalam melaporkan kondisi kendaraan dan muatan. Kepercayaan ini memperkecil resistensi dan meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi. Kolaborasi berbasis saling percaya juga mengurangi persepsi negatif, seperti adanya diskriminasi atau penegakan aturan yang tidak konsisten. Melalui kepercayaan yang terbangun, koordinasi menjadi lebih efektif, dan pengawasan terhadap praktik ODOL dapat dilakukan dengan pendekatan kemitraan yang saling mendukung, bukan semata-mata berbasis kontrol dan sanksi.

Ketiga, komitmen pada proses kolaborasi (*commitment to the collaborative process*), komitmen pada proses kolaborasi mencerminkan kesediaan setiap pemangku kepentingan untuk terlibat aktif dan konsisten dalam implementasi program Zero ODOL. Dalam pengawasan angkutan barang umum, komitmen ini terlihat dari kesediaan instansi pemerintah, aparat penegak hukum, dan pelaku usaha untuk berbagi tanggung jawab dan sumber daya. Tanpa komitmen bersama, kolaborasi hanya akan bersifat seremonial tanpa menghasilkan perubahan nyata. Komitmen juga mencakup kesediaan untuk mematuhi keputusan bersama, menjalankan peran sesuai kesepakatan, serta berpartisipasi dalam evaluasi kebijakan. Melalui komitmen yang kuat, kolaborasi dapat berlangsung secara berkelanjutan dan tidak mudah terganggu oleh perbedaan kepentingan jangka pendek. Dengan demikian, komitmen

menjadi energi moral yang menjaga integritas dan efektivitas *collaborative governance* dalam penegakan aturan ODOL.

Keempat, pemahaman bersama (*shared understanding*), pemahaman bersama adalah prasyarat penting agar semua pihak memiliki pandangan yang selaras mengenai tujuan, tanggung jawab, dan manfaat dari kolaborasi. Dalam konteks pengawasan angkutan barang, pemahaman ini mencakup kesadaran bahwa praktik ODOL tidak hanya melanggar aturan, tetapi juga merugikan ekonomi dan keselamatan publik. Melalui diskusi dan sosialisasi terpadu, pemerintah dan pelaku usaha dapat menyepakati standar teknis kendaraan, mekanisme pemeriksaan, serta sanksi yang adil dan proporsional. Pemahaman bersama menghindarkan konflik persepsi, seperti anggapan bahwa pengawasan hanya menambah beban birokrasi. Sebaliknya, kolaborasi dipandang sebagai upaya bersama untuk menjaga keberlanjutan transportasi nasional. Keselarasan visi ini menciptakan fondasi yang kuat bagi pelaksanaan program Zero ODOL secara konsisten dan partisipatif.

Kelima, dampak sementara (*intermediate outcomes*), dampak sementara merupakan hasil awal dari proses *collaborative governance* yang dapat menjadi indikator keberhasilan kolaborasi. Dalam konteks pengawasan angkutan barang umum, dampak sementara dapat terlihat dari peningkatan kesadaran pengemudi dan operator terhadap batas dimensi dan muatan, penurunan angka pelanggaran ODOL, serta peningkatan koordinasi antarinstansi.



Sumber: Dishub Sultra (2025)

Gambar 4. Kegiatan Edukasi, Pengawasan dan Penegkan Hukum Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang di Kota Baubau Tahun 2025

Meski belum mencapai target zero ODOL sepenuhnya, capaian ini menunjukkan arah positif dari sinergi yang dibangun. Selain itu, terbentuknya jaringan komunikasi lintas lembaga dan forum koordinasi daerah merupakan dampak sementara yang memperkuat dasar kolaborasi jangka panjang. Dampak awal ini penting sebagai bukti empiris bahwa *collaborative governance* mampu menghasilkan perubahan perilaku, memperbaiki sistem pengawasan, dan menumbuhkan kepercayaan publik terhadap efektivitas program Zero ODOL.

KESIMPULAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberhasilan program *Zero Over Dimension and Over Loading (ODOL)* sangat ditentukan oleh efektivitas pengawasan yang berbasis kolaborasi lintas lembaga. Fragmentasi kewenangan antara Kementerian Perhubungan, Kepolisian, dan pemerintah daerah telah menyebabkan pengawasan berjalan parsial dan tidak terintegrasi, sehingga masih banyak ditemukan pelanggaran muatan dan dimensi kendaraan pada moda angkutan barang. Penerapan konsep *collaborative governance* menjadi solusi strategis dalam menjembatani perbedaan kepentingan antarpemangku kepentingan melalui mekanisme dialog, pembagian peran, dan pertukaran data secara transparan. Sinergi antar lembaga ini mendorong peningkatan kesadaran pelaku usaha terhadap pentingnya keselamatan transportasi serta membantu memperkuat efektivitas kebijakan Zero ODOL sebagai bagian dari reformasi sistem logistik nasional.

Penerapan *collaborative governance* terbukti dapat mengubah pendekatan pengawasan dari sekadar represif menjadi partisipatif dan preventif. Melalui kolaborasi antara pemerintah, aparat penegak hukum, operator angkutan, dan asosiasi pengusaha, proses pengawasan menjadi lebih efisien,

akuntabel, dan berbasis bukti lapangan. Meningkatnya koordinasi dan kepercayaan antarinstansi menjadi faktor utama yang memperkuat implementasi pengawasan terpadu. Dengan memperkuat kejelasan peran, integrasi sistem informasi, dan komitmen bersama, tata kelola pengawasan angkutan barang di Indonesia dapat mewujudkan transportasi yang aman, efisien, serta berkelanjutan sesuai dengan tujuan program *Zero Over Dimension and Over Loading*.

DAFTAR PUSTAKA

- Antara. (2024). "ODOL masih jadi problem industri angkutan barang di Indonesia", tersedia di <https://otomotif.antaranews.com/berita/4001655/odol-masih-jadi-problem-industri-angkutan-barang-di-indonesia>, diakses pada 23 Oktober 2025.
- Antono, L. (2022). Implementasi kebijakan odol dalam upaya meningkatkan sistem pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang. *Humantech: Jurnal Ilmiah Multidisiplin Indonesia*, 1(11), 1720-1729. <https://doi.org/10.32670/ht.v1i11.2315>.
- Armajaya, M. R. L. (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>.
- Daulay, R. F. N. (2024). Akibat Hukum Peralihan Kewenangan Pengawasan Muatan Lebih Dari Pemerintah Provinsi Sumatera Utara Ke Kementerian Perhubungan: Studi Kasus Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah II Provinsi Sumatera Utara. *Grondwet*, 3(1), 338-363. <https://doi.org/10.61863/gr.v3i1.36>.
- Firdausy, C. M. (2021). *Memajukan Logistik Indonesia yang Berdaya Saing*. Yayasan Pustaka Obor Indonesia.
- Hasina, H., & Satyadharma, M. (2023). Strategi Pengembangan Fungsi Terminal Penumpang Tipe B Di Provinsi Sulawesi Tenggara. *Journal Publicuho*, 6(1), 246-256. <https://doi.org/10.35817/publicuho.v6i1.112>
- Ilham, V. A., & Satyadharma, M. (2024). Mekanisme Collaborative Governance dalam Pengelolaan Pelabuhan Nambo Kabupaten Buton (Tinjauan Deskriptif). *Arus Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 4(3), 1401-1409. <https://doi.org/10.57250/ajsh.v4i3.683>
- Islamy H., L. O. S. (2018). *Collaborative Governance: Konsep dan Aplikasi*. Deepublish.
- Kemhub. (2023). "Menhub: Perlu Kolaborasi Bersama Efisienkan Kinerja Angkutan Barang", tersedia di <https://dephub.go.id/post/read/menhub--perlu-kolaborasi-bersama-efisienkan-kinerja-angkutan-barang>, diakses pada 23 Oktober 2025.
- Kemhub. (2024). "Pengawasan Serentak terhadap Truk Barang untuk Keselamatan Pengguna Lalu Lintas", tersedia di <https://dephub.go.id/post/read/pengawasan-serentak-terhadap-truk-barang-untuk-keselamatan-pengguna-lalu-lintas>, diakses pada 23 Oktober 2025.
- Kompas. (2021). "Kerugian akibat Kelebihan Muatan dan Dimensi Capai Rp 100 Triliun Per Tahun", tersedia di <https://www.kompas.id/artikel/kerugian-akibat-kelebihan-muatan-dan-dimensi-capai-rp-100-triliun-per-tahun>, diakses pada 23 Oktober 2025.
- Kushariyadi, Tripoli, B., Zulyaden, Gumelar, F., Andari, T., & Chaira. (2025). *Logistik Modern dan Sistem Transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- La Ode, A. T., Safar, A., Saudi, A. I., Ampangallo, B. A., Syukuriah, Yunus, A. Y., Syaiful, Sampe, R., & Rachman, R. M. (2024). *Transportasi Publik*. Tohar Media.
- Mahdar, Satyadharma, M., & Ahmad, S. (2023). Analisis Framing Penegakan Hukum Angkutan Pada Media Online detiksultra.com. *Kinesik*, 10(2), 213-222. <https://doi.org/https://doi.org/10.22487/ejk.v10i2.876>
- Nagari, A., Maradidya, A., Ihsan, A. M. N., Chakim, M. H. R., Sangadah, H. A., Solihin, I., & Borahima, B. (2024). *Manajemen Logistik dan Rantai Pasokan*. Sada Kurnia Pustaka.
- Palilu, A. (2022). *Pembangunan Infrastruktur Transportasi terhadap Produk Domestik Regional Bruto*. CV. Azka Pustaka.
- Pratama, S. C. A., & Ilyanawati, R. Y. A. (2024). Upaya Penegakkan Hukum Terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Polres Bogor. *Karimah Tauhid*, 3(8), 9538-9552. <https://doi.org/10.30997/karimahtauhid.v3i8.15131>.

- Rabbani, S., & Hanani, R. (2025). Proses Collaborative Governance Untuk Mewujudkan Tata Kelola Mikrotrans Dalam Sistem Jaklingko Kota Jakarta Rute Jak. 36 Cilangkap-Cililitan. *Journal of Public Policy and Management Review*, 14(2), 329-252. <https://doi.org/10.14710/jppmr.v14i2.50440>.
- Rachmanata, N., & Sudiro, A. (2022). Tanggung Jawab Pelaku Usaha Sebagai Pengangkut Barang Yang Over Dimension & Overload (Odol) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Hukum Adigama*, 5(2), 320-339.
- Satyadharna, M., & Susanti, N. (2024). Collaborative Governance dalam Penyelenggaraan Transportasi Sektor Darat di Provinsi Sulawesi Tenggara. *Literakom: Jurnal Literasi Dan Komunikasi*, 2(1), 1–14. <https://doi.org/10.24036/lk.v2i1.14>
- Setyaningsih, N. K. S. (2023). *Pengaruh Kendaraan ODOL (Over Dimension Over Load) Dengan Keselamatan Pengguna Jalan Di Kabupaten Badung*. Universitas Mahasaraswati Denpasar.
- Suherman, M. (2019). Peran Dan Fungsi Kepolisian Dalam Undang-Undang Ri No 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas Dan Agkutan Jalan (Studi Kasus Polres Kpta Palopo), *Skripsi*, Institut Agama Islam Negeri Palopo.
- Syahrizal, H., & Jailani, M. S. (2023). Jenis-jenis penelitian dalam penelitian kuantitatif dan kualitatif. *QOSIM: Jurnal Pendidikan Sosial & Humaniora*, 1(1), 13-23. <https://doi.org/10.61104/jq.v1i1.49>.
- Ulfah, S., & Asriati, A. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Angkutan Umum Over Dimension Over Loading Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Maros. *Legal Dialogica*, 1(1).
- Widjaja, G., & Prasetyo, C. E. (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. *Jurnal Tana Mana*, 5(1), 133-140. <https://doi.org/10.33648/jtm.v5i1.498>.
- Yunus, A. I., Suyadi, S., Priana, S. E., Roring, H. S. D., Kaharu, A., Achmad, F., & Santoso, T. B. (2025). *Transportasi Perkerasan Jalan*. CV. Gita Lentera.
- Zein, H. H. M., & Septiani, S. (2024). *Digitalisasi Pemerintahan Daerah: Katalis Untuk Integrasi dan Optimasi Good Governance*. Sada Kurnia Pustaka