



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Implementasi Zero ODOL 2027 Terancam Kembali Tertunda
Tanggal : Minggu, 20 September 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Penyiapan moda kereta api di Pulau Jawa menjadi langkah penting untuk menyediakan alternatif angkutan barang jarak jauh yang selama ini didominasi truk.

Oleh Djoko Setijowarno

Rencana penerapan kebijakan Zero ODOL yang ditargetkan penuh pada 1 Januari 2027 merupakan langkah krusial untuk menekan angka kecelakaan dan menjaga usia pakai infrastruktur jalan.

Menteri Koordinator Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah Agus Harimurti Yudhoyono dalam Konferensi Pers Rapat Koordinasi Tingkat Menteri tentang Penanganan Kendaraan Lebih Dimensi-Lebih Muatan Jakarta, 6 Mei 2025, menyebutkan sering kali ketika terjadi kecelakaan hanya dikatakan itu kelalaian pengemudi. Padahal, pengemudi hanya menjalankan tugas bekerja pada sebuah perusahaan untuk mengantar barang sesuai perintah.

"Apakah ada konsekuensi secara tegas dan konsekuen terhadap para owner, para pelaku usaha itu sendiri. Ini yang kita hadirkan keseimbangan (fairness). Jangan sampai nanti yang disalahkan, yang dicari tanggung jawabnya adalah sang pengemudi yang tentu ini semua adalah di luar dari kapasitas dan kemampuan."

Masalah utama terletak pada tingginya angka kecelakaan fatal akibat belum optimalnya penertiban kendaraan over dimension over loading (ODOL). Setiap jam rata-rata tiga orang meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas. Sementara itu, data Korlantas Polri (2025), angkutan barang menyumbang angka tertinggi kedua (10,5 persen) setelah sepeda motor (77,4 persen), sehingga memicu kerugian sosial-ekonomi yang besar. ODOL bukan hanya pelanggaran, melainkan persoalan keselamatan, ekonomi, dan keberlanjutan logistik nasional (Korlantas Polri, 2026).

Guna mewujudkan sistem lalu lintas yang berkemanusiaan, berkesejahteraan, dan berkeadilan, pemerintah menargetkan pemberlakuan kebijakan Zero ODOL per 1 Januari 2027. Langkah strategis ini dituangkan dalam Sembilan Rencana Aksi yang terintegrasi melalui Peraturan Presiden Nomor 41 Tahun 2026 tentang Penguatan Logistik Nasional.

Sinergi penanganan tersebut mencakup sembilan pilar utama, yaitu integrasi data dan sistem informasi angkutan barang, pengawasan serta penindakan di lapangan, pengaturan kelas jalan, hingga peningkatan daya saing logistik melalui transportasi multimoda. Selain itu, perpres ini juga mengatur skema insentif-disinsentif, kajian dampak terhadap inflasi dan biaya logistik, penguatan aspek ketenagakerjaan, deregulasi aturan yang tumpang tindih, serta pembentukan Komite Kerja Konektivitas untuk memperkuat koordinasi kelembagaan.

Sayangnya, perpres tersebut belum mengatur secara jelas pembagian peran serta kontribusi kementerian dan lembaga dalam merealisasikan sembilan rencana aksi yang telah disiapkan. Aspek pengembangan dan perlindungan pengemudi juga belum tersentuh; pengemudi masih diposisikan sebagai obyek semata. Dengan sisa waktu yang hanya sekitar empat bulan, tentu mustahil menyiapkan ekosistem perlindungan ini secara optimal.

Belum lagi, berbagai rencana aksi strategis lainnya masih membutuhkan waktu yang panjang. Mulai dari peningkatan daya saing distribusi melalui angkutan multimoda, skema insentif dan disinsentif, kajian dampak kebijakan Zero ODOL terhadap perekonomian, biaya logistik, dan inflasi, hingga deregulasi serta harmonisasi kelembagaan lewat pembentukan Komite Kerja Konektivitas. Melihat tumpukan pekerjaan rumah tersebut, wajar jika target pemberlakuan Zero ODOL pada awal 2027 terancam kembali tertunda.

Secara umum, terdapat lima faktor utama yang membebani penerapan kebijakan ini: dominasi moda darat, normalisasi muatan berlebih demi efisiensi instan, ketidaksiapan ekosistem usaha, fragmentasi regulasi antarsektor, serta masih rendahnya kesadaran keselamatan berkendara. Padahal, sasaran ideal yang ingin dicapai sangatlah vital, yaitu menekan angka kecelakaan angkutan barang, menjaga keawetan jalan, memberikan kepastian hukum di sektor transportasi, meningkatkan efisiensi distribusi nasional, dan membangun budaya keselamatan angkutan barang.

Akar masalah

Sesungguhnya, akar masalahnya ada di Pasal 184 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus direvisi. Pasal 184 menyebutkan tarif angkutan barang ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

Penyerahan mekanisme tarif angkutan barang sepenuhnya pada kesepakatan antara pemilik barang dan pengusaha angkutan umum tanpa adanya intervensi batas bawah dari pemerintah menimbulkan dampak sistemis yang sangat destruktif di lapangan. Dampak terhadap Operasional Angkutan Barang adalah pertama, perang tarif dan posisi tawar lemah. Pemilik barang memiliki posisi tawar yang jauh lebih kuat dibandingkan penyedia jasa angkutan. Akibatnya, timbul perang tarif yang menekan ongkos angkut, hingga di bawah Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang ideal.

Kedua, maraknya praktik truk ODOL. Untuk menutupi ongkos angkut yang ditekan sangat rendah agar tetap mendapatkan margin keuntungan, pengusaha transporter dan pengemudi terpaksa memuat barang melebihi kapasitas standar jalan maupun kendaraan. Praktik ODOL dijadikan satu-satunya cara bertahan hidup secara matematis operasional.

Ketiga, kanibalisme pemeliharaan unit kendaraan dan kerusakan infrastruktur. Akibat pendapatan yang minim, alokasi biaya perawatan preventif, penggantian suku cadang, dan ban dipangkas. Hal ini berdampak langsung pada penurunan aspek keselamatan jalan dan percepatan kerusakan jalan.

Keempat, pengemudi menjadi korban ekosistem logistik. Sistem sewa atau kesepakatan murah ini memangkas pendapatan bersih pengemudi. Risiko kecelakaan, potongan penalti, hingga pemeliharaan mandiri sering kali dilimpahkan kepada sopir.

Kelima, ketidakpastian regulasi batas tarif. Tanpa mandat undang-undang yang kuat untuk menetapkan tarif acuan/pedoman, seperti halnya pada angkutan penumpang, Kementerian Perhubungan tidak memiliki basis hukum yang kokoh untuk memidana atau menindak pihak shipper yang menekan tarif secara tidak wajar.

Revisi regulasi idealnya mencantumkan penetapan tarif pedoman/tarif batas bawah dan batas atas oleh pemerintah untuk angkutan barang, bukan sekadar kesepakatan bebas. Hal ini penting agar perhitungan BOK mencakup komponen keselamatan, pemeliharaan armada, serta kesejahteraan pengemudi yang layak secara terstruktur.

Terancam kembali tertunda

Implementation kebijakan Zero ODOL pada 2027 berisiko mengalami hambatan serius akibat persoalan fundamental di tingkat regulasi, ekosistem logistik, hingga koordinasi antarinstansi.

Dominasi penindakan di hilir dan ego sektoral. Kebijakan ini masih tumpat pada penegakan hukum di jalan raya oleh Kementerian Perhubungan dan kepolisian. Selama penanganan tidak menyentuh sektor hulu, seperti pemilik kargo, industri karoseri, dan kementerian pembina sektor industri, penertiban di lapangan hanya akan memicu konflik dan penolakan berulang.

Belum matangnya peta jalan nasional. Kepastian regulasi pendukung, termasuk Peraturan Presiden terkait Logistik Nasional serta roadmap rinci yang mengikat semua kementerian dan lembaga belum sepenuhnya final dan terintegrasi.

Risiko lonjakan biaya logistik dan inflasi. Pembatasan muatan truk tanpa penyesuaian moda transportasi alternatif, seperti optimalisasi kereta api barang dan angkutan laut, akan memaksa lonjakan jumlah angkutan jalan raya. Kondisi ini berpotensi mendongkrak biaya logistik dan memicu inflasi harga barang.

Persoalan tata niaga dan kesejahteraan pengemudi. Belum adanya standar tarif angkutan barang yang proporsional kerap memaksa pengemudi membawa muatan berlebih demi menutup biaya operasional. Tanpa pembenahan batas tarif minimum dan perlindungan kerja, praktik ODOL sulit dihentikan secara permanen.

Kesenjangan pengawasan dan ancaman ketidakadilan. Pengawasan berbasis teknologi seperti weight in motion (WIM) belum terintegrasi secara merata. Hal ini memicu potensi kecemburuan antarpelaku usaha jika penindakan di lapangan dinilai tebang pilih.

Tanpa sinergi lintas sektor dan pembenahan dari rantai pasok hulu hingga hilir, penertiban Zero ODOL 2027 berisiko kembali menemui jalan buntu.

Catatan penutup

Sebagai langkah intermediasi sebelum tenggat 2027, pemerintah dapat menerapkan kebijakan pengetatan bertahap. Salah satunya adalah pelarangan total truk bermuatan lebih untuk memasuki seluruh akses jalan tol di Indonesia, guna membiasakan ekosistem logistik bermigrasi secara linear.

Menerapkan kebijakan Zero ODOL secara penuh pada tahun 2027 memiliki sejumlah hambatan struktural dan kendala teknis di lapangan. Meskipun secara regulasi tujuannya jelas, yaitu menekan kerusakan jalan dan angka kecelakaan. Ekosistem logistik Indonesia menghadapi tantangan nyata dalam menyelaraskan aspek regulasi dengan realitas ekonomi.

Penyiapan moda kereta api di Pulau Jawa menjadi langkah penting untuk menyediakan alternatif angkutan barang jarak jauh yang selama ini didominasi truk. Sejajar dengan itu, pelabuhan-pelabuhan di Jawa, Sumatera, dan Sulawesi mulai melengkapi diri dengan jembatan timbang. Bahkan, beberapa jembatan timbang yang berlokasi dekat pelabuhan, seperti UPPKB Watudodol, Cekik, dan Way Urang, dapat diintegrasikan sistem operasionalnya secara langsung dengan kawasan pelabuhan.

Hambatan terbesar menuju 2027 bukan lagi pada tataran aturan, melainkan pada kesiapan instrumen pendukung. Keberhasilan Zero ODOL akan sangat bergantung pada bagaimana pemerintah memformulasikan insentif bagi pengusaha logistik, standarisasi tarif angkut pelindung bagi sopir, serta percepatan integrasi teknologi pengawasan WIM di titik-titik krusial.

Djoko Setijowarno Akademisi Prodi Teknik Sipil Unika Soegijapranata dan Dewan Penasihat Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)