

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN
KOTA BANDA ACEH DALAM PENCEGAHAN OVER
DIMENSION OVER LOADING (ODOL) PADA ANGKUTAN
BARANG**

SKRIPSI

Diajukan Oleh:

MIRZA SAPUTRA

NIM 210802031

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan

Program Studi Ilmu Administrasi Negara



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA
ACEH TAHUN 2026**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Mirza Saputra
NIM : 210802031
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Tempat Tanggal Lahir : Keude Lintang, 18 Agustus 2003
Alamat : Desa Kuta Baro Jeuram, Kecamatan Seunagan,
Kabupaten Nagan Raya

Dengan ini menyatakan bahwa penulis skripsi, saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkan..
2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.
3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemiliknya.
4. Tidak memanipulasi dan memalsukan data
5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Banda Aceh, Agustus 2026


Mirza Saputra

NIM.210802031

LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING

**KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDA ACEH
DALAM PENCEGAHAN OVER DIMENSION OVER
LOADING (ODOL) PADA ANGKUTAN BARANG**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

Oleh:

MIRZA SAPUTRA

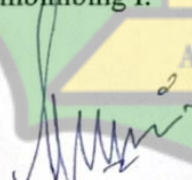
NIM.210802031

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Disetujui untuk dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I.

Pembimbing II.


Ferry Setiawan, S.E., Ak., M.Si

NIP. 197802032005041001


Zakki Fuad Khalil, M.Si.

NIP. 199011192022031001

PENGESAHAN SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA
BANDA ACEH DALAM PENCEGAHAN OVER DIMENSION
OVER LOADING (ODOL) PADA ANGKUTAN BARANG

MIRZA SAPUTRA
NIM. 210802031

Telah Diuji oleh Panitia Munaqasyah Skripsi
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar
Sarjana (S1) dalam Ilmu Administrasi Negara

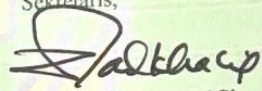
Pada Hari/Tanggal: Jumat, 28 Agustus 2026 M

Banda Aceh,
Panitia Ujian Munaqasyah
Skripsi

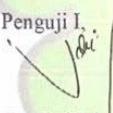
Ketua,


Ferry Setiawan, S.E., Ak., M.Si
NIP. 197802032005041001

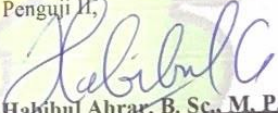
Sekretaris,


Zakki Fuad Khalil, M.Si
NIP. 199011192022031001

Penguji I,


Dr. Said Amirulkamar, M.M., M.Si
NIP. 196110051982031007

Penguji II,


Habibul Abrar, B. Sc., M. P. P
NIP. 199407072025051005

Mengetahui,
Dean Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
UIN Ar-Raniry Banda Aceh


Prof. Dr. Muli Mulia, S.Ag., M. Ag.
NIP. 197403271999031005



ABSTRAK

Fenomena *Over Dimension Over Loading* (ODOL) pada angkutan barang merupakan salah satu permasalahan transportasi yang berdampak terhadap keselamatan lalu lintas, kerusakan infrastruktur jalan, serta efisiensi sistem distribusi barang. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh memiliki peran strategis dalam melaksanakan kebijakan pencegahan ODOL melalui kegiatan sosialisasi, pengawasan, koordinasi, dan penegakan aturan bersama instansi terkait. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan ODOL berdasarkan teori implementasi kebijakan George C. Edwards III yang meliputi komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi, menganalisis peran pemangku kepentingan pendukung, serta mengidentifikasi hambatan yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Data diperoleh melalui wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi terhadap aparatur Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, petugas lapangan, pengemudi angkutan barang, pengelola angkutan barang, pihak Kepolisian, dan masyarakat sebagai informan penelitian. Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif Miles dan Huberman yang meliputi reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh telah berjalan cukup baik. Meskipun demikian, implementasi kebijakan masih menghadapi hambatan utama berupa keterbatasan sumber daya, terutama belum tersedianya jembatan timbang, keterbatasan sarana dan prasarana pendukung pengawasan, serta keterbatasan jumlah sumber daya manusia yang menyebabkan pengawasan belum dapat dilakukan secara optimal.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Dinas Perhubungan, Over Dimension Over Loading (ODOL), Pencegahan ODOL, George C. Edwards III.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, puji beserta syukur peneliti panjatkan atas kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat, hidayah serta karunia-NYA, sehingga Peneliti mampu menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh Dalam Pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) Pada Angkutan Barang”. Selanjutnya, Shalawat beserta salam kepada junjungan kita Baginda Nabi Muhammad SAW, yang telah menjadi suri tauladan bagi makhluk seluruh dunia.

Penulisan Skripsi ini yang berjudul **“Implementasi Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh Dalam Pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) Pada Angkutan Barang”**. Adapun Tujuan dari penyusunan skripsi ini adalah untuk melengkapi salah satu persyaratan dalam menyelesaikan studi pada Program S1 Prodi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry. Dalam penyusunan dan penyelesaian skripsi ini penulis menyadari tidak terlepas dari bantuan pengarahan dan bimbingan dari berbagai pihak telah memberikan ide dan meluangkan waktu untuk membantu penulis. Maka, dengan rasa hormat dan pada kesempatan istimewa ini izinkan penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Prof. Mujiburrahman, M.Ag selaku Rektor Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
2. Dr. Muji Mulia, M.Ag selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.

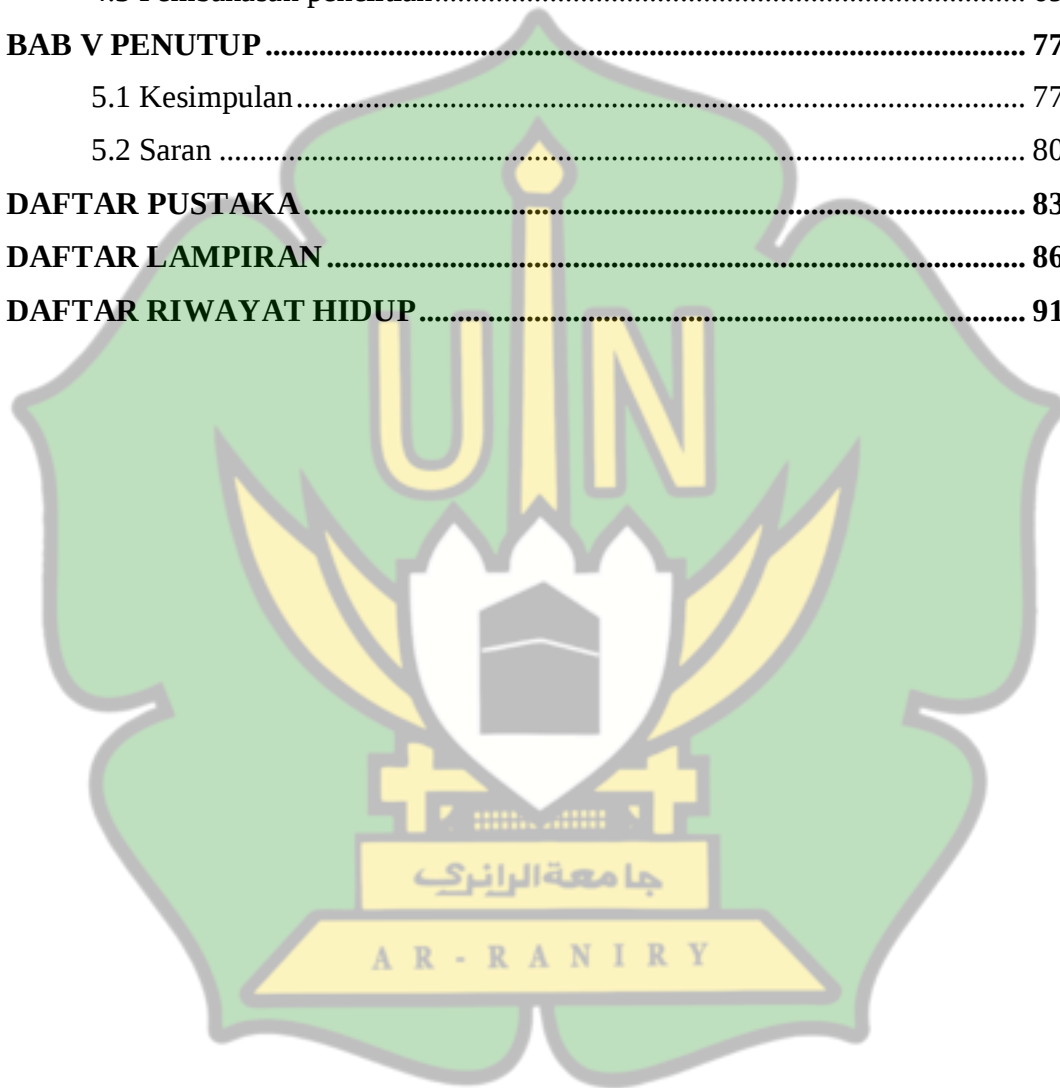
3. Eka Januar, M.Soc., Sc. Selaku Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
4. Muhammad Thalal, Lc., M.Si., M.Ed. Selaku Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
5. Reza Idria, MA., PhD. Selaku Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
6. Muazzinah, M.PA. Selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh.
7. Zakki Fuad Khalil, M.si., Selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara dan Pembimbing II yang Telah Meluangkan Waktu, Tenaga, dan Pikiran Untuk Memberikan Bimbingan, Arahan, Saran, Kritik, Serta Motivasi Kepada Penulis Selama Proses Penyusunan Skripsi Ini.
8. Ferry Setiawan, S.E., Ak., M.Si selaku pembimbing I yang telah meluangkan waktunya dan tidak pernah bosan-bosan dalam memberikan arahan dan motivasi serta membimbing dan mengarahkan peneliti dengan penuh kesabaran sehingga peneliti dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini.
9. Terimakasih kepada seluruh Dosen Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintaham yang senantiasa memberikan ilmu pengetahuan dan bimbingan selama perkuliahan.

10. Terima kasih kepada responden yang telah meluangkan waktu mengisi pertanyaan peneliti dan memberikan informasi sehingga peneliti dapat menyelesaikan penelitian ini dengan baik.
11. Peneliti mengucapkan terima kasih kepada kedua orang tua tercinta, Ayahanda Hamdani Razali dan Ibunda Roswita, atas segala doa, kasih sayang, pengorbanan, dukungan, serta motivasi yang tidak pernah putus kepada penulis. Terima Kasih setiap nasehat, kesabaran, dan kerja keras yang telah diberikan sehingga penulis dapat menempuh Pendidikan dan menyelesaikan Skripsi ini. Penulis juga mengucapkan Terima Kasih Kepada Kakak dan Adik yang selalu memberikan motivasi serta dukungan kepada penulis.
12. Peneliti juga mengucapkan terima kasih kepada teman seperjuangan Leting 21, sahabat-sahabat Grup PNS yang telah setia menemani peneliti pada masa membuat Skripsi ini, dan Peneliti Juga mengucapkan terima kasih kepada teman-teman Loem Coffe yang menemani peneliti membuat Skripsi ini di Warung Kopi Loem, yang sudah Menjadi tempat ternyaman untuk menulis Skripsi ini.

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	ii
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN SIDANG MUNAQASYAH	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Masalah.....	1
1.2. Identifikasi Masalah.....	5
1.3. Rumusan Masalah	6
1.4. Tujuan Penelitian	6
1.5. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
2.1. Penelitian Terdahulu	9
2.2. Landasan Teori.....	15
2.3 Kebijakan di Bidang Transportasi.....	25
2.4 Over Dimension Over Loading	29
2.5 Kerangka Berpikir.....	35
BAB III METODE PENELITIAN	36
3.1 Jenis Penelitian	36
3.2 Fokus Penelitian	37
3.3 Lokasi dan waktu penelitian.....	39
3.4 Sumber Data	39
3.5 Teknik Pengumpulan Data	41
3.6 Informan Penelitian.....	42
3.7 Teknik Pengolahan Data.....	44

3.8 Teknik Analisis Data.....	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	47
4.1 Gambaran Umum.....	47
4.2 Hasil Penelitian	53
4.3 Pembahasan penelitian.....	69
BAB V PENUTUP	77
5.1 Kesimpulan.....	77
5.2 Saran	80
DAFTAR PUSTAKA.....	83
DAFTAR LAMPIRAN	86
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	91



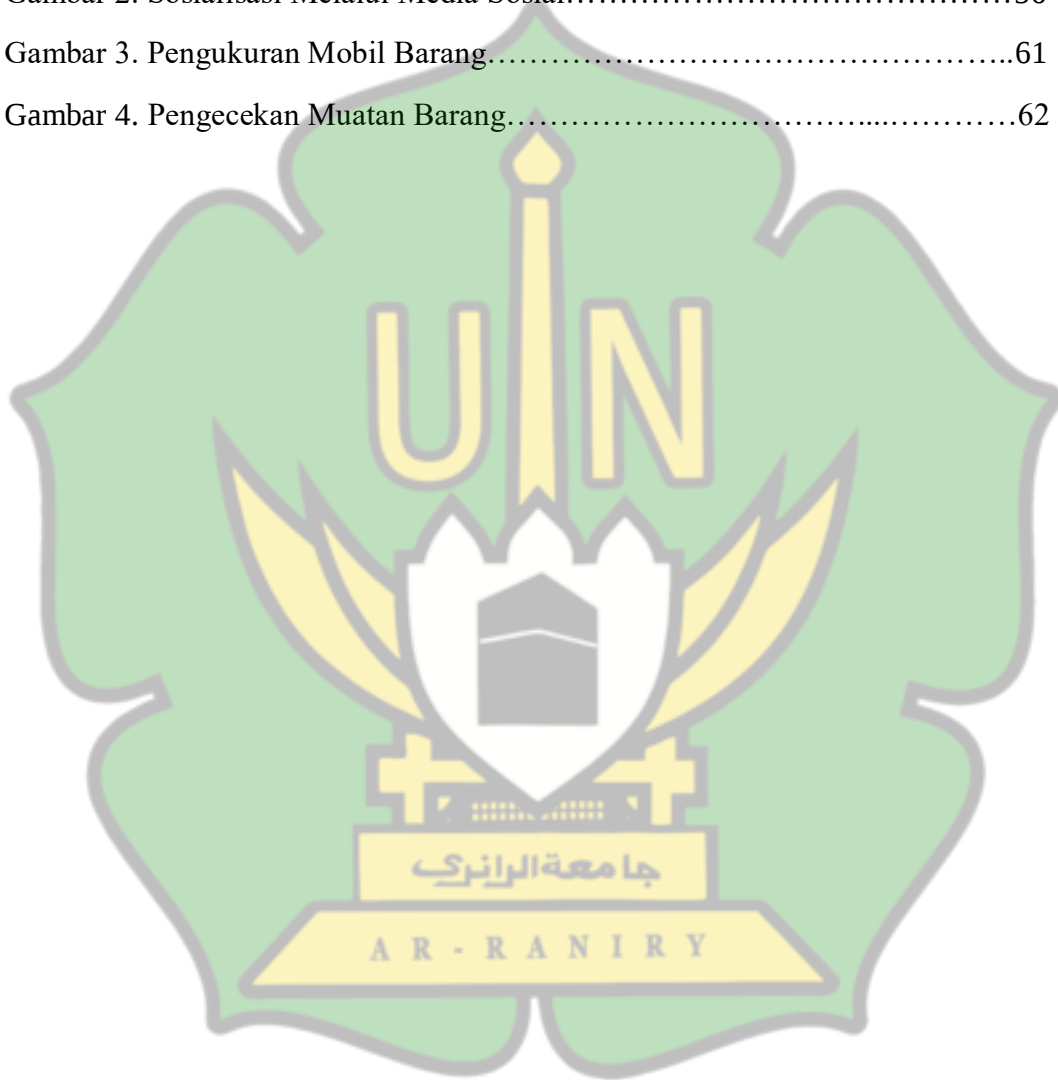
DAFTAR TABEL

Tabel 1. Peneliti Terdahulu.....	9
Tabel 2. Dimensi Penelitian.....	37
Tabel 3. Informan Penelitian.....	43



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.....	50
Gambar 2. Sosialisasi Melalui Media Sosial.....	56
Gambar 3. Pengukuran Mobil Barang.....	61
Gambar 4. Pengecekan Muatan Barang.....	62



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Keputusan Skripsi.....	86
Lampiran 2. Surat Penelitian.....	87
Lampiran 3. Surat Izin Penelitian Kesbangpol.....	88
Lampiran 4. Dokumentasi Penelitian.....	89



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu sektor penting yang memiliki peranan strategis dalam mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan pembangunan suatu negara. Keberadaan sistem transportasi yang baik dapat memperlancar distribusi barang dan jasa, meningkatkan efisiensi ekonomi, serta memperkuat integrasi antar wilayah. Di Indonesia, transportasi darat menjadi modal utama karena dianggap lebih fleksibel, mampu menjangkau hingga pelosok daerah, serta memiliki peranan besar dalam menunjang kegiatan perdagangan maupun logistik nasional. Namun, tingginya ketergantungan terhadap transportasi darat juga menimbulkan berbagai permasalahan, terutama terkait dengan penyelenggaraan angkutan barang. Salah satu persoalan yang menonjol adalah maraknya pelanggaran aturan mengenai batas dimensi kendaraan dan daya angkut, yang dikenal dengan istilah *Over Dimension Over Loading* (ODOL). Fenomena ODOL menjadi perhatian serius pemerintah karena menimbulkan dampak multidimensi, baik terhadap keselamatan pengguna jalan maupun terhadap kualitas infrastruktur transportasi.

Secara umum, kendaraan yang beroperasi dalam kondisi ODOL berisiko tinggi mengalami gangguan teknis, seperti kerusakan sistem pengereman atau patahnya komponen kendaraan akibat beban berlebih. Kondisi ini berpotensi mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dengan tingkat fatalitas yang tinggi.

Transportasi barang memegang peranan vital dalam menopang perekonomian suatu daerah, termasuk Kota Banda Aceh. Kelancaran distribusi barang tidak hanya menjamin ketersediaan kebutuhan pokok, tetapi juga mendorong pertumbuhan sektor perdagangan dan industri. Namun, di balik urgensi tersebut, terdapat permasalahan klasik yang terus-menerus mengancam keberlanjutan infrastruktur jalan, keselamatan lalu lintas, dan keadilan persaingan usaha. Salah satunya adalah rendahnya tingkat kesadaran dan kepatuhan sebagian pengemudi maupun pemilik kendaraan angkutan barang terhadap regulasi mengenai batas dimensi dan berat kendaraan. Hal ini menunjukkan bahwa sosialisasi dan pengawasan yang dilakukan belum sepenuhnya efektif. Selain itu, belum adanya evaluasi yang sistematis dan berkala terhadap efektivitas kebijakan pendataan ODOL juga menjadi permasalahan mendasar.

Data yang belum terkelola dengan baik mengakibatkan kesulitan dalam mengidentifikasi pola pelanggaran, menentukan rute rawan ODOL, maupun melakukan tindakan penegakan hukum secara tepat sasaran. Dampak yang ditimbulkan oleh praktik ODOL sangat multidimensional dan merugikan.¹ Fenomena ODOL menimbulkan berbagai dampak negatif yang signifikan. Pertama, dari segi infrastruktur, kendaraan ODOL menyebabkan kerusakan jalan dan jembatan secara prematur, yang berujung pada peningkatan biaya pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur publik. Kedua, dari aspek keselamatan, ODOL sangat meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Muatan yang

¹ Gautama, N. W., Dewi, P. A., dkk. (2022). Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (Odol) Kepada Pengemudi dan Pemilik Angkutan Brang di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar. Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Semangat Nyata untuk Mengabdi.

berlebihan atau dimensi yang tidak sesuai dapat mengurangi stabilitas kendaraan, memperpanjang jarak pengereman, dan mempersulit manuver, membahayakan pengemudi maupun pengguna jalan lainnya. Ketiga, dari sisi ekonomi dan persaingan usaha, praktik ODOL menciptakan persaingan tidak sehat antar operator angkutan barang yang patuh dan yang melanggar. Selain itu, ODOL juga dapat mengakibatkan kerugian materiil akibat denda atau penahanan kendaraan. Keempat, dari aspek lingkungan, kendaraan ODOL cenderung mengonsumsi bahan bakar lebih banyak dan menyebabkan peningkatan emisi gas buang yang turut memperparah pencemaran udara.²

Salah satu contoh kasus kecelakaan yang terjadi karena praktik ODOL ini Adalah kecelakaan di Tol Cipularang km 92, Jawa Barat yang terjadi pada tanggal 11 november 2024 Penyebab utama kecelakaan ini diduga adalah truk *Over Dimension Over loading* (ODOL) yang mengalami rem blong, sehingga menabrak sejumlah kendaraan di depannya. Dampak rem blong ini mengakibatkan serangkaian tabrakan melibatkan 17 kendaraan dan mengakibatkan 29 orang luka serta satu korban jiwa. Selain itu, praktik ODOL menciptakan persaingan usaha yang tidak sehat bagi pelaku usaha angkutan barang yang patuh pada regulasi, karena pelaku ODOL dapat menawarkan tarif yang lebih rendah dengan mengangkut muatan lebih banyak, sehingga merugikan pelaku usaha yang jujur.

²Jossy Ardhan Pratama, Anita Susanti” Analisis Penanganan Permasalahan OverdimensionOverloading di Ruas Jalan Mojokerto – Surabaya” Volume 1 Nomor 2 Agustus 2023 Halaman 203-212ISSN.

Pemerintah melalui berbagai regulasi telah berupaya menekan praktik ODOL, antara lain dengan menerbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Angkutan Jalan, PP No. 30 Tahun 2021 Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Namun, implementasi di lapangan masih menghadapi berbagai tantangan. Kota Banda Aceh, sebagai pusat kegiatan ekonomi di Provinsi Aceh, tidak terlepas dari permasalahan ODOL. Arus barang yang masuk dan keluar kota dengan volume tinggi berpotensi diiringi oleh praktik angkutan ODOL yang merugikan. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, sebagai pihak yang berwenang dalam pembinaan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan di wilayahnya, memiliki peran sentral dalam mengatasi masalah ini. Salah satu strategi kunci dalam penanganan ODOL adalah melalui pendataan yang akurat dan komprehensif. Pendataan yang baik akan menjadi dasar bagi perumusan kebijakan yang efektif, penentuan prioritas penindakan, dan evaluasi program-program yang telah berjalan. Tanpa data yang valid mengenai jumlah kendaraan ODOL, jenis muatan yang dominan, rute yang sering dilalui, serta modus operandi yang digunakan, upaya penanganan ODOL akan menjadi kurang terarah dan tidak optimal.

Oleh karena itu, penelitian ini difokuskan pada analisis mendalam mengenai kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan Over

Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan barang. hasil penelitian ini dapat memberikan gambaran yang lengkap mengenai bagaimana efektifnya kebijakan yang sudah ada, menemukan hambatan-hambatan yang dihadapi, serta memberikan rekomendasi strategis untuk meningkatkan kemampuan dan kapasitas Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam menangani permasalahan angkutan barang ilegal secara lebih baik dan berkelanjutan. Dengan demikian, tercipta kondisi transportasi barang yang aman, efisien, dan adil di Kota Banda Aceh.

Penelitian ini bertujuan untuk bisa memberikan informasi yang jelas mengenai kondisi saat ini., mengidentifikasi kendala-kendala yang dihadapi, dan merumuskan rekomendasi yang konstruktif untuk perbaikan kebijakan di masa mendatang.³

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, dapat diidentifikasi beberapa masalah pokok terkait kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan ODOL pada angkutan barang, antara lain:

1. Rendahnya tingkat kesadaran dan kepatuhan dari sebagian pemilik/pengemudi angkutan barang terhadap regulasi mengenai dimensi dan berat kendaraan.

³ Anwar, K. G., Tamin, O. Z., & Najid. (2020, November). Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimension Overload (ODOL) Terhadap Perkerasan Jalan. Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Ke-23.

2. Belum adanya evaluasi yang sistematis dan berkala terhadap efektivitas kebijakan pencegahan ODOL yang telah diterapkan.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan barang?
2. Bagaimana peran pemangku kepentingan pendukung, seperti kepolisian dan masyarakat pengguna jalan, dalam mendukung pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh?

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengimplementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan ODOL pada angkutan barang.
2. Untuk Mengidentifikasi peran dan bentuk dukungan pemangku kepentingan, seperti kepolisian dan masyarakat pengguna jalan, dalam pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh.

1.5. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Teoritis

- a) Penelitian ini diharapkan bisa meningkatkan pemahaman dan pengetahuan, terutama di bidang kebijakan publik dan pengelolaan transportasi, terkait dengan cara menyelesaikan masalah ODOL.
- b) Hasil penelitian ini bisa digunakan sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kebijakan transportasi dan layanan pengangkutan barang.

1.5.2 Manfaat Praktis

- a) Bagi Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh: Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan konkret dan rekomendasi yang konstruktif dalam penyempurnaan kebijakan pendataan ODOL, sehingga upaya penanggulangan ODOL dapat lebih efektif dan efisien.
- b) Bagi Pemerintah Kota Banda Aceh: Penelitian ini dapat menjadi dasar pertimbangan dalam perumusan kebijakan yang lebih komprehensif terkait penanganan masalah angkutan barang, khususnya ODOL, demi menjaga infrastruktur jalan dan keselamatan berlalu lintas.
- c) Bagi Akademisi dan Mahasiswa: Penelitian ini dapat menjadi bahan studi kasus dan referensi dalam pembelajaran serta pengembangan ilmu terkait kebijakan transportasi dan administrasi publik.

- d) Bagi Masyarakat Umum: Secara tidak langsung, hasil penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi pada peningkatan keselamatan berlalu lintas dan terjaganya kualitas infrastruktur jalan, yang pada akhirnya akan dinikmati oleh seluruh masyarakat pengguna jalan.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Penelitian Terdahulu

Tabel 1, Peniliti Terdahulu

PENULIS DAN TAHUN TERBIT	JENIS PENELITIAN	METODE PENELITIAN	TEKNIK ANALISIS DATA	HASIL PENELITIAN	GAP PENELITIAN
Muhammad Alwan Yassin, Dida Rahmadanik, dan M. Kendry Widiyanto (2023) ⁴	Implementasi Kebijakan Over Dimension and Over Loading (ODOL) Angkutan Barang Industri di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo	KKualitatif	menggunakan analisis deskriptif kualitatif berdasarkan kerangka teori implementasi kebijakan.	Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo telah melaksanakan perannya dengan optimal sesuai indikator keberhasilan implementasi kebijakan, yang mencakup kegiatan sosialisasi, pengembangan kapasitas sumber	Penelitian terdahulu berfokus pada implementasi kebijakan ODOL di Kabupaten Sidoarjo. Penelitian ini dilakukan di Kota Banda Aceh dengan menambahkan kajian mengenai

⁴ Muhammad Alwan Yassin, Dida Rahmadanik, dan M. Kendry Widiyanto” Implementasi Kebijakan Over Dimension and Over Loading (ODOL) Angkutan Barang Industri di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo” Jurnal Penelitian Administrasi Publik, Vol. 3 No. 4, Juli (2023) e-ISSN: 2797-0469

				daya manusia, sikap para pelaksana, serta dukungan dari struktur birokrasi yang ada.	peran kepolisian serta masyarakat dalam mendukung pencegahan ODOL.
Thadeus Raphael Gunawan, Amalia kurniawan, dan Muchammad Fauzi (2023) ⁵	Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimension Over Loading (Studi Liberatur)	Kualitatif	Teknik analisis data yang digunakan dalam jurnal tersebut adalah analisis isi (content analysis).	Dari penjelasan yang telah dipaparkan, dapat ditarik kesimpulan bahwa kebijakan zero ODOL perlu segera dilaksanakan mengingat tingginya kerusakan jalan yang berakibat pada banyaknya kecelakaan. Meski demikian, penerapannya menuntut kesadaran kolektif mengenai pentingnya kebijakan tersebut.	Penelitian terdahulu lebih berfokus pada dampak dan permasalahan ODOL melalui kajian literatur. Penelitian ini mengkaji secara empiris implementasi kebijakan pencegahan ODOL melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi.

⁵ Thadeus Raphael Gunawan, Amalia kurniawan, Muchammad Fauzi” Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimension Over Loading (Studi Liberatur) Vol. 3, No. 1, Juli, 2023 hal. 112-117

Nengah Widiangga Gautama, Putu Ayu Govika Krisna Dewi, Putu Diva Ariesthana Sadri, Ocky Soelistyo Pribadi, Bambang Istiyanto, Ahmad Soimun, Dynes Rizky Navianti, Ni Luh Darmayanti (2020)⁶	Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) Kepada Pengemudi dan Pemilik Angkutan Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar	kualitatif	Teknik analisis data bersifat deskriptif dan berbasis observasi serta wawancara lisan informal terhadap partisipan kegiatan	Kegiatan sosialisasi berhasil meningkatkan pemahaman dan kesadaran pengemudi serta pemilik angkutan barang mengenai bahaya dan dampak negatif dari pelanggaran ODOL.	Penelitian terdahulu berfokus pada sosialisasi kebijakan Zero ODOL. Penelitian ini memiliki cakupan lebih luas dengan menganalisis implementasi kebijakan berdasarkan dimensi komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi serta dukungan stakeholder.
---	---	-------------------	--	---	---

⁶ Nengah Widiangga Gautama, Putu Ayu Govika Krisna Dewi, dkk” Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) Kepada Pengemudi dan Pemilik Angkutan Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar” Volume 2 No 1, Juni 2022, 9–14

Mutiara Rishela Lukeny Armajaya (2022) ⁷	Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu Sungai Utara Dalam Melakukan Pengawasan Truk Odol Yang Melintas Di Ruas Jalan Hulu Sungai Utara	Hukum normatif	teknik analisis yang digunakan adalah deskriptif kualitatif.	Pelaksanaan kebijakan Zero ODOL terkendala oleh faktor ekonomi, lemahnya efektivitas produk hukum, serta dampak dari pandemi Covid-19. Di samping itu, ketiadaan sanksi yang tegas terhadap pelanggaran Zero ODOL membuat penegakan kebijakan ini kurang optimal di Indonesia.	Penelitian terdahulu menggunakan pendekatan hukum normatif dalam mengkaji permasalahan ODOL. Penelitian ini menggunakan pendekatan empiris dengan melihat pelaksanaan kebijakan ODOL secara langsung oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.
Mia Astuti, Sugianor, Reno Affrian ⁸	Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu	Kualitatif	Analisis domain menurut Spradley dilakukan melalui	Hasil dari penelitian menunjukan bahwa	Penelitian terdahulu berfokus pada

⁷ Mutiara Rishela Lukeny Armajaya” Analisis Yuridis Terhadap Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension dan Over Loading (Bebas Ukuran Lebih dan Muatan Lebih) di Indonesia” SIBATIK JOURNAL | VOLUME 1NO.12(2022)

⁸ Mia Astuti, Sugianor, Reno Affrian” Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu Sungai Utara Dalam Melakukan Pengawasan Truk Odol Yang Melintas Di Ruas Jalan Hulu Sungai Utara” Vol 1, No. 2, 2024

	Sungai Utara Dalam Melakukan Pengawasan Truk Odol Yang Melintas Di Ruas Jalan Hulu Sungai Utara		pengumpulan data yang dilakukan dengan wawancara, observasi, serta pencatatan dokumen.	Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu Sungai Utara dalam melakukan pengawasan truk odol yang melintas di ruas jalan Hulu Sungai Utara cukup baik. ini dilihat dari variabel efesien pada indikator keberhasilan organisasi cukup baik, Pertimbangan rasionalitas sudah bagus.	kinerja Dinas Perhubungan dalam pengawasan kendaraan ODOL. Penelitian ini berfokus pada implementasi kebijakan pencegahan ODOL berdasarkan teori George C. Edwards III serta mengkaji dukungan kepolisian dan masyarakat.
--	---	--	--	--	---

Adapun perbedaan penelitian terdahulu yang *pertama* yaitu peneliti menggunakan fokus penelitian implementasi kebijakan serta perbedaan tempat penelitian yang digunakan oleh peneliti terdahulu. Untuk penelitian *kedua* terdapat perbedaan pada focus yang digunakan yaitu analisi pengaruh kendaraan ODOL dan perbedaan lokasi penelitian yang dilakukan. Untuk penelitian *ketiga*

terdapat perbedaan fokus yang digunakan yaitu penyuluhan mengenai zero ODOL kepada sopir serta pemilik kendaraan angkutan barang dan perbedaan lokasi penelitian yang dilakukan. Untuk penelitian *keempat* terdapat perbedaan fokus yang digunakan yaitu Analisis Yuridis Terhadap Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension dan Over Loading dan perbedaan lokasi dan metode penelitian yang digunakan, yaitu hukum normative. Untuk penelitian *kelima* terdapat perbedaan pada fokus yang digunakan yaitu kinerja dinas perhubungan terhadap pengawasan truk yang melintas dan perbedaan lokasi penelitian yang dilakukan.



2.2. Landasan Teori

2.2.1 Pengertian dan Tahapan Kebijakan Publik

Pengambilan keputusan dan pelaksanaan kebijakan selalu menjadi polemik yang sering dipermasalahkan oleh berbagai pihak, meskipun kebijakan tersebut berasal dari pemerintah ataupun dari lembaga lain di luar pemerintahan, misalnya: dunia usaha, lembaga atau organisasi maupun lembaga nonprofit lainnya yang berafiliasi kepada masyarakat umum. Untuk lebih jelas lagi mengenai pentingnya sebuah proses dalam pengambilan keputusan kebijakan publik, maka perlu untuk membahas mengenai konsep dasar kebijakan publik. Kacamata Bahasa Latin, maka kata kebijakan akan menjadi "politia" yang bermakna sebuah "negara". Kemudian jika di terjemahkan dalam bahasa Inggris kata kebijakan akan menjadi "policie" yang memiliki makna sebagai tindakan pengendalian masalah-masalah publik dan administrasi pemerintahan.⁹

Stephen R. Covey memaparkan pandangannya tentang kebijakan yang bersifat ilmiah dan sistematis berkaitan dengan analisis kebijakan publik. Lebih lanjut Covey menjelaskan tentang kebijaksanaan sebagai anak dari sebuah integritas, sedangkan integritas merupakan prinsip, dan ibunya merupakan kerendahan hati dan ayahnya merupakan sebuah keberanian.¹⁰ Friedrich Nur & Guntur, 2019 mendefinisikan kebijakan sebagai suatu tindakan yang dilakukan oleh

⁹ Dr.H. Abdal, M.Si. Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Implementasi Kebijakan Publik (Bandung, Jawa Barat, 2025, 232 Hal.

¹⁰ Stephen R. Covey, *The 7 Habits of Highly Effective People: Powerful Lessons In Personal Change* (New York: Simon & Schuster, 2004), hlm. 45

seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu yang mengarah kepada pencapaian tujuan.¹¹

George C. Edwards III dan Ira Sharkansky mendefinisikan kebijakan publik sebagai "suatu tindakan pemerintah yang berupa program-program pemerintah untuk pencapaian sasaran atau tujuan". Lebih lanjut Kebijakan publik menurut Dye, 1979 adalah "is whatever government choose to do or not to do" (apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau untuk tidak dilakukan). Definisi ini menekankan bahwa kebijakan publik adalah mengenai perwujudan "tindakan" dan bukan merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat publik semata. Di samping itu pilihan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu juga merupakan kebijakan publik karena mempunyai pengaruh dampak yang sama dengan pilihan pemerintah untuk melakukan sesuatu.

2.2.2 Implementasi Kebijakan

Implementasi adalah bagian dari proses kebijakan publik, bersama dengan tahapan sebelumnya seperti agenda setting, formulasi, dan pengambilan keputusan, serta tahapan setelahnya yaitu evaluasi. Implementasi kebijakan berarti kemampuan untuk membentuk hubungan-hubungan lebih lanjut dalam rangkaian sebab-akibat yang menghubungkan tindakan dengan tujuan, menurut Charles O Jones 1991. Dalam konteks kebijakan publik, implementasi adalah upaya membentuk kaitan antara tindakan program dengan tujuan atau sasaran yang ingin dicapai.

¹¹ Andi Cudai Nur dan Muhammad Guntur, Analisis Kebijakan Publik (Makassar: Badan Penerbit Universitas Negeri Makassar, 2019) hlm. 6.

Daniel Mazmanian dan Paul Sabatier mendefinisikan implementasi sebagai pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, tetapi juga bisa dalam bentuk perintah atau keputusan eksekutif penting, atau keputusan dari lembaga peradilan. Model implementasi kebijakan publik pada dasarnya adalah abstraksi yang menyederhanakan fenomena implementasi kebijakan publik di dunia nyata. Model implementasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh George C. Edwards. III merupakan salah satu pendekatan yang kerap digunakan untuk menilai sejauh mana suatu kebijakan dapat dilaksanakan secara efektif. Edwards III menyebutkan empat faktor utama yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yakni komunikasi, ketersediaan sumber daya, sikap para pelaksana, serta struktur birokrasi.

1. Komunikasi

Variabel komunikasi sangat memengaruhi bagaimana kebijakan publik dijalankan dengan baik. Kemampuan kebijakan dijalankan secara efektif bergantung pada pemahaman para pembuat keputusan tentang apa yang harus dilakukan, dan hal ini tergantung pada komunikasi yang jelas. Maka, setiap keputusan dan aturan dalam kebijakan harus disampaikan dengan tepat dan jelas kepada pembuat kebijakan serta orang yang menjalankan kebijakan tersebut.

2. Sumber Daya

sumber daya sangat berpengaruh terhadap bagaimana kebijakan publik dijalankan. Jika sumber daya kurang atau tidak lengkap, baik dalam bentuk tenaga, wewenang, dana, maupun alat, maka pelaksanaan kebijakan publik akan lebih sulit.

Beberapa hal yang menjadi indikator sumber daya meliputi Indikator Ketersediaan anggaran untuk pelaksanaan kebijakan ODOL, Indikator Ketersediaan tenaga dan sarana prasarana pendukung, Indikator Dukungan administrasi dan teknis yang memadai.

3. Sikap Pelaksana

Berkaitan dengan ketaatan para pelaksana dalam mampu menjalankan kebijakan publik. Tanpa kemampuan dalam melaksanakan kebijakan, maka pelaksanaan kebijakan publik tidak akan efektif. Ada beberapa indikator dari disposisi yaitu sikap, dan komitmen, kesedian pelaksana, motivasi dan profesionalisme.

4. Struktur

Struktur yang menyangkut di dalamnya mengenai kerjasama, koordinasi, dan prosedur atau tata kerja sangat menentukan efektivitas implementasi kebijakan publik. Oleh karena itu kondisi struktur organisasi birokrasi harus kondusif terhadap pelaksanaan kebijakan publik yang ditetapkan secara politis dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik.

Selain itu, sikap dan komitmen para pelaksana terhadap kebijakan turut menentukan sejauh mana kebijakan tersebut dijalankan sesuai dengan tujuan awal. Terakhir, struktur birokrasi yang mendukung, termasuk

prosedur dan mekanisme kerja yang efisien, akan mempermudah proses implementasi.¹²

2.2.3 Dimensi dan Indikator Implementasi Kebijakan Menurut George C. Edwards III

Dalam penelitian ini, implementasi kebijakan dianalisis menggunakan model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh George C. Edwards III. Menurut Edwards III, terdapat empat faktor utama yang memengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu komunikasi (communication), sumber daya (resources), sikap atau disposisi pelaksana (dispositions), dan struktur birokrasi (bureaucratic structure). Keempat faktor tersebut saling berkaitan dan dapat memengaruhi keberhasilan atau kegagalan suatu kebijakan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Edwards III menjelaskan bahwa komunikasi yang tidak akurat, tidak jelas, dan tidak konsisten dapat menghambat implementasi. Sementara itu, ketersediaan sumber daya, sikap pelaksana, serta struktur organisasi juga menjadi faktor penting dalam menentukan efektivitas pelaksanaan kebijakan.

1. Komunikasi

Komunikasi merupakan salah satu faktor penting dalam implementasi kebijakan karena kebijakan yang telah ditetapkan harus disampaikan

¹² Syarif Makmur, “Kesalahan Penafsiran Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi dan Struktur Birokrasi dalam Implmentasi Kebijakan,” *Lentera: Multidisciplinary Studies*, Vol 1, No. 3, 2023.

kepada pelaksana maupun kelompok sasaran secara tepat. Informasi mengenai kebijakan harus dapat diterima dan dipahami oleh pihak yang bertanggung jawab dalam pelaksanaannya. Menurut Edwards III, komunikasi dalam implementasi kebijakan dapat dilihat melalui tiga aspek utama, yaitu transmisi, kejelasan, dan konsistensi.

Pertama, transmisi berkaitan dengan proses penyampaian atau penyaluran informasi kebijakan dari pembuat kebijakan kepada pelaksana dan kelompok sasaran. Informasi kebijakan harus disampaikan melalui saluran yang tepat agar tidak terjadi kesalahan pemahaman dalam proses pelaksanaan. Dalam konteks pencegahan ODOL, transmisi dapat dilihat dari bagaimana Dinas Perhubungan menyampaikan informasi mengenai ketentuan dimensi dan muatan kendaraan, mekanisme pengawasan, serta konsekuensi pelanggaran kepada petugas, pengemudi, pemilik kendaraan, dan pihak terkait.

Kedua, kejelasan berkaitan dengan sejauh mana informasi mengenai kebijakan dapat dipahami oleh pelaksana dan kelompok sasaran. Informasi yang tidak jelas dapat menimbulkan perbedaan penafsiran sehingga menghambat pencapaian tujuan kebijakan. Oleh karena itu, kebijakan pencegahan ODOL harus disampaikan dengan bahasa, petunjuk, dan prosedur yang mudah dipahami oleh pihak yang terlibat.

Ketiga, konsistensi berkaitan dengan kesesuaian dan kestabilan pesan kebijakan yang disampaikan kepada pelaksana maupun kelompok sasaran. Informasi yang berubah-ubah atau tidak konsisten dapat menimbulkan

kebingungan dalam pelaksanaan kebijakan. Oleh karena itu, penyampaian kebijakan pencegahan ODOL harus dilakukan secara konsisten antara ketentuan yang ditetapkan dengan pelaksanaan di lapangan.

Dengan demikian, dalam penelitian ini dimensi komunikasi dianalisis melalui indikator transmisi informasi, kejelasan informasi, dan konsistensi pesan kebijakan. Ketiga indikator tersebut digunakan untuk melihat bagaimana Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh menyampaikan dan menjelaskan kebijakan pencegahan ODOL kepada pelaksana maupun pihak yang menjadi sasaran kebijakan.

2. Sumber Daya

Sumber daya merupakan faktor yang diperlukan agar kebijakan dapat dilaksanakan secara efektif. Kebijakan yang telah dikomunikasikan dengan baik tidak akan berjalan optimal apabila tidak didukung oleh sumber daya yang memadai. Edwards III menjelaskan bahwa sumber daya dalam implementasi antara lain berkaitan dengan staf atau sumber daya manusia, informasi, kewenangan, dan fasilitas yang diperlukan untuk melaksanakan kebijakan.

Dalam pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL, sumber daya dapat berupa ketersediaan aparatur yang memiliki kemampuan dan jumlah yang memadai, anggaran untuk mendukung kegiatan pengawasan dan sosialisasi, sarana dan prasarana pemeriksaan kendaraan, informasi yang berkaitan dengan kendaraan dan ketentuan ODOL, serta kewenangan yang dimiliki oleh pelaksana.

Berdasarkan kebutuhan penelitian, dimensi sumber daya dijabarkan ke dalam tiga indikator. Pertama, ketersediaan anggaran, yaitu dukungan anggaran yang diperlukan untuk melaksanakan kegiatan pencegahan ODOL, seperti sosialisasi, pengawasan, pemeriksaan, dan kegiatan pendukung lainnya. Kedua, ketersediaan tenaga dan sarana prasarana pendukung, yaitu kecukupan jumlah dan kemampuan petugas serta tersedianya fasilitas yang diperlukan dalam pelaksanaan pengawasan ODOL. Ketiga, dukungan administrasi dan teknis yang memadai, yaitu tersedianya informasi, administrasi, kewenangan, serta dukungan teknis yang membantu petugas melaksanakan kebijakan secara efektif.

Dengan demikian, indikator sumber daya dalam penelitian ini meliputi ketersediaan anggaran, ketersediaan tenaga dan sarana prasarana pendukung, serta dukungan administrasi dan teknis yang memadai.

3. Sikap atau Disposisi Pelaksana

Disposisi berkaitan dengan sikap, kemauan, dan komitmen pelaksana dalam melaksanakan kebijakan. Ketersediaan sumber daya dan pemahaman terhadap kebijakan belum tentu menjamin keberhasilan implementasi apabila pelaksana tidak memiliki kemauan untuk menjalankan kebijakan tersebut. Dengan demikian, sikap pelaksana menjadi faktor penting dalam menentukan apakah kebijakan dapat dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Dalam pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL, disposisi dapat dilihat dari sikap aparatur Dinas Perhubungan terhadap kebijakan,

komitmen dalam melaksanakan tugas, kesediaan untuk menjalankan ketentuan yang berlaku, serta motivasi dan profesionalisme dalam melaksanakan kegiatan pengawasan dan pencegahan ODOL.

Berdasarkan fokus penelitian, dimensi disposisi dijabarkan ke dalam tiga indikator, yaitu sikap dan komitmen aparatur Dinas Perhubungan terhadap pelaksanaan kebijakan ODOL, kesediaan pelaksana untuk menerapkan kebijakan sesuai aturan, serta motivasi dan profesionalisme pejabat dalam menjalankan kebijakan.

Indikator tersebut digunakan untuk mengetahui apakah aparatur yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL menunjukkan sikap yang mendukung, memiliki komitmen terhadap kebijakan, bersedia melaksanakan tugas sesuai ketentuan, serta menjalankan tugas secara profesional.

4. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi berkaitan dengan bagaimana organisasi pelaksana dibentuk dan bagaimana pembagian tugas serta prosedur kerja digunakan dalam melaksanakan kebijakan. Struktur birokrasi yang tidak sesuai dapat menghambat implementasi meskipun komunikasi dan sumber daya telah tersedia. Edwards III menempatkan struktur birokrasi sebagai salah satu faktor penting karena pelaksana kebijakan bekerja dalam struktur organisasi yang memiliki pembagian tugas, prosedur, kewenangan, dan hubungan kerja tertentu.

Dalam implementasi kebijakan pencegahan ODOL, struktur birokrasi berkaitan dengan pembagian tugas dan kewenangan Dinas Perhubungan, koordinasi antara unit atau instansi yang terlibat, serta prosedur yang digunakan dalam pelaksanaan pengawasan dan penindakan terhadap kendaraan angkutan barang.

Berdasarkan fokus penelitian, struktur birokrasi dijabarkan melalui tiga indikator. Pertama, struktur organisasi yang mendukung pelaksanaan kebijakan, yaitu adanya pembagian tugas dan kewenangan yang jelas bagi aparatur yang terlibat. Kedua, koordinasi antarunit terkait dalam penanganan ODOL, yaitu hubungan kerja dan koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan unit maupun instansi lain yang mendukung pelaksanaan kebijakan. Ketiga, prosedur dan aturan internal yang mendukung operasionalisasi kebijakan, yaitu adanya prosedur kerja atau SOP yang menjadi pedoman bagi petugas dalam melaksanakan kegiatan pencegahan dan pengawasan ODOL.

Berdasarkan uraian tersebut, keempat dimensi George C. Edwards III digunakan sebagai dasar untuk mengkaji implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan barang. Dimensi komunikasi digunakan untuk melihat proses penyampaian kebijakan, sumber daya untuk melihat dukungan yang tersedia, disposisi untuk melihat sikap dan komitmen pelaksana, sedangkan struktur birokrasi digunakan untuk melihat

pembagian tugas, koordinasi, serta prosedur kerja dalam pelaksanaan kebijakan.¹³

2.3 Kebijakan di Bidang Transportasi

Bagi kota-kota besar, membuat dan menerapkan kebijakan transportasi adalah hal yang sangat penting dan berat. Kesalahan dalam membuat kebijakan bisa memengaruhi ekonomi, sosial, dan lingkungan. Semakin dinamis sebuah kota, semakin tinggi pula gerak masyarakatnya, sehingga perlu diimbangi dengan kecepatan pengembangan sarana transportasi (moda) dan infrastrukturnya. Masalah umum yang sering terjadi adalah ketika masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Jika pertumbuhan kendaraan pribadi tidak seimbang dengan peningkatan panjang jalan, maka ini yang menjadi alasan para pemegang kebijakan mulai membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan fasilitas angkutan umum yang lebih baik.¹⁴

Kebijakan transportasi seharusnya merupakan langkah yang menyeluruh, yang minimal mencakup aspek tata ruang wilayah perkotaan, perlindungan lingkungan, ketertiban umum, serta penerapan aturan hukum. Jika kebijakan transportasi tidak memperhatikan aspek-aspek sosial dan kemasyarakatan, maka bisa timbul konflik yang tidak perlu dan cenderung merugikan. Di masa reformasi yang mengharuskan proses pengambilan keputusan secara demokratis, partisipasi masyarakat sangat

¹³ George C. Edwards III, *Implementing Public Policy* (Washington, D.C.: Congressional Quarterly Press, 1980).

¹⁴ Kementerian Perhubungan, *Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024*, Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2022

penting. Kebijakan transportasi yang otoriter, tidak transparan, dan tidak melibatkan masyarakat bisa membuat kebijakan yang seharusnya baik menjadi tidak efektif dalam diterapkan.

Kebijakan publik di bidang transportasi mencakup semua hal yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah terkait dengan isu lalu lintas. Penyusunan kebijakan publik dalam bidang lalu lintas merupakan inti dari kebijakan publik itu sendiri. Karena kebijakan tersebut bertujuan untuk melakukan intervensi dalam kehidupan masyarakat umum, maka dokumen kebijakan (policy paper) yang dibuat sebagai bahan implementasi kebijakan transportasi merupakan hasil dari analisis yang sifatnya evaluatif. Analisis ini lebih fokus pada retrospeksi daripada prospeksi. Artinya, evaluasi tersebut bertujuan untuk mengetahui sejauh mana efek yang awalnya direncanakan oleh kebijakan transportasi telah tercapai, serta dampak yang timbul (baik yang terduga maupun tidak terduga sebelumnya).

Jika penyusunan kebijakan transportasi di perkotaan hanya dimaksudkan untuk mengatasi kemacetan saja, maka kebijakan tersebut dapat dikategorikan sebagai kebijakan reaktif, karena hanya diambil sebagai respons atas munculnya suatu masalah (yaitu kemacetan). Karena itu, meskipun masalah tertentu mungkin berhasil diatasi, bisa jadi muncul permasalahan baru yang lebih berat dan kompleks dalam penerapannya. Namun, jika kebijakan transportasi disusun bukan hanya untuk mengatasi kemacetan, tetapi juga untuk memberikan kenyamanan bagi masyarakat dalam berpergian, menjaga hukum tata ruang, meminimalkan pencemaran lingkungan, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, dan sebagainya, maka penyusunan kebijakan tersebut tidak bersifat reaktif, melainkan bersifat

antisipatif. Penerapan kebijakan sistem transportasi publik dapat dilakukan melalui tiga dimensi, yaitu dimensi organisasi (organization), dimensi interpretasi (interpretation), dan dimensi penerapan (application).

2.3.1 Ruang Lingkup Kebijakan Transportasi

Ruang lingkup operasional transportasi merujuk pada jenis dan tingkat layanan transportasi yang tersedia, tergantung pada jenis jalur dan lokasi geografisnya. Memahami ruang lingkup ini penting untuk menentukan sistem, kebijakan, dan cara mengelola transportasi yang sesuai dengan kebutuhan wilayah tersebut.

1. Transportasi Darat, Laut, Udara

a) Transportasi Darat

Melibatkan pergerakan manusia dan barang melalui permukaan tanah. Moda transportasi darat mencakup kendaraan bermotor (mobil, bus, truk), kereta api, sepeda, dan kendaraan tradisional seperti becak atau delman. Transportasi darat banyak digunakan karena fleksibel dan menjangkau daerah yang luas, terutama di kawasan perkotaan dan pedesaan.¹⁵

b) Transportasi Laut

Menggunakan jalur perairan seperti laut, sungai, dan danau.

Moda ini meliputi kapal laut, kapal ferry, kapal kargo, dan kapal

¹⁵ Kementerian Perhubungan, "Kebijakan Transportasi Perkotaan," Jurnal Penelitian Transportasi, vol. 20, No. 1 (2018).

penumpang. Transportasi laut sangat efisien untuk pengangkutan barang dalam jumlah besar dan untuk jalur antarpulau atau antarnegara.

c) Transportasi Udara

Menggunakan pesawat terbang dan Helicopter sebagai moda utama. Transportasi Udara menawarkan kecepatan tinggi dan sangat berguna untuk jarak jauh serta daerah yang sulit diakses melalui darat atau laut. Cocok untuk penumpang maupun barang bernilai tinggi atau sensitif terhadap waktu.

2. Skala Operasional: Lokal, Nasional, Internasional

a) Skala Lokal

Operasi transportasi dalam suatu kota atau wilayah tertentu. Contohnya adalah angkot, bus kota, ojek, dan layanan logistik dalam kota (last mile delivery).

b) Skala Nasional

Menghubungkan antarwilayah dalam satu negara. Termasuk Layanan antarkota seperti kereta api antarkota, bus antarpulau, kapal domestik, dan penerbangan domestik.

c) Transportasi internasional,

Transportasi lintas negara atau seperti penerbangan pelayaran laut (kapal kontainer), dan pengiriman barang melalui jalur darat antarnegara (misalnya truk lintas batas di Eropa atau ASEAN

2.3.2 Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan memiliki peran dalam mengelola lalu lintas sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tugas utama Dinas Perhubungan terbagi menjadi beberapa bidang. Pertama, bidang lalu lintas yang terdiri dari seksi manajemen dan rekayasa lalu lintas. Di bidang ini, mereka bertugas merencanakan sistem lalu lintas yang aman, tertib, dan lancar, serta menyediakan sarana dan prasarana lalu lintas. Kedua, bidang sarana dan prasarana, yang bertugas melakukan pengujian kendaraan bermotor atau PKB. Ketiga, bidang operasional yang terdiri dari seksi operasional dan seksi keselamatan penyeberangan di atas air. Keempat, Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) merupakan bagian dari Dinas Perhubungan yang bertugas mengurus urusan di lapangan seperti terminal, kawasan parkir, dan radio siaran pusat. Pelaksana teknis di daerah ini berhubungan dengan mengatur dan mengawasi langsung kelancaran arus lalu lintas di lingkup Terminal. Fungsi ini dilakukan berdasarkan Pasal 16B Peraturan Bupati Pati Nomor 8 Tahun 2018 dengan cara sebagai berikut:¹⁶

- a) Dinas Perhubungan sebagai pembuat kebijakan (regulator)
- b) Dinas Perhubungan sebagai pemberi fasilitas (fasilitator)
- c) Dinas Perhubungan sebagai pengawas (evaluator).

¹⁶ Erren Mutiara Putri, Lita Tyesta Addy Listya Wardhani, dan Hendro Saptono, "Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan dalam Pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Pati," *Diponegoro Law Journal*, Vol. 6, No. 2 (2017), hlm. 5.

2.4 Over Dimension Over Loading

2.4.1 Pengertian dan Dampak Negatif ODOL

Over Dimension Over Loading (ODOL) adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan kondisi kendaraan angkutan barang yang tidak sesuai dengan ketentuan teknis dan aturan lalu lintas. Dua hal ini sering menjadi masalah besar di sektor transportasi, karena berdampak langsung terhadap keselamatan, infrastruktur jalan, serta efisiensi distribusi logistik. *Over Dimension* adalah kondisi ketika ukuran fisik kendaraan, seperti panjang, lebar, atau tinggi, melebihi batas maksimal yang diatur dalam regulasi. Kendaraan dengan dimensi berlebih seringkali memerlukan ruang jalan lebih banyak dari standar, sehingga berpotensi mengganggu kelancaran lalu lintas, terutama di jalan-jalan dengan lebar terbatas, jembatan, atau terowongan.¹⁷

Sementara itu, *Over Loading* merujuk pada kendaraan yang mengangkut muatan melebihi kapasitas beban yang diizinkan. Beban berlebih tidak hanya membahayakan pengemudi karena dapat mengganggu kestabilan dan daya pengereman kendaraan, tetapi juga mempercepat kerusakan jalan raya, seperti timbulnya gelombang, retakan, atau bahkan amblasnya konstruksi jalan dan jembatan. Secara keseluruhan, praktik ODOL bukan hanya melanggar aturan hukum, tetapi juga menimbulkan kerugian ekonomi, risiko kecelakaan, dan membebani anggaran negara untuk perbaikan infrastruktur. Oleh karena itu,

¹⁷ Jossy Ardhan Pratama dan Anita Susanti, "Analisis Penanganan Permasalahan Overdimension Overloading di Ruas Jalan Mojokerto–Surabaya," Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi,

pengendalian ODOL menjadi salah satu fokus utama pemerintah dalam mewujudkan sistem transportasi yang aman, efisien, dan berkelanjutan.

Dan juga ada beberapa dampak negatif dari ODOL ini yaitu, praktik ODOL memberikan dampak buruk terhadap keselamatan lalu lintas. Kendaraan yang melebihi dimensi atau kapasitas muatan tidak stabil saat dikemudikan, terutama pada kondisi jalan menanjak, menurun, atau menikung tajam. Hal ini meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas yang tidak hanya membahayakan sopir, tetapi juga pengguna jalan lainnya. Banyak kasus kecelakaan di jalan raya disebabkan oleh kendaraan angkutan barang yang mengangkut muatan berlebih sehingga rem tidak berfungsi maksimal.

ODOL mempercepat kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Muatan berlebih menyebabkan beban jalan melampaui kapasitas yang seharusnya ditanggung. Akibatnya, jalan lebih cepat berlubang, bergelombang, bahkan jembatan bisa retak atau ambruk. Kerusakan infrastruktur ini tidak hanya merugikan pengguna jalan, tetapi juga menimbulkan beban biaya perbaikan yang besar bagi pemerintah, sehingga menguras anggaran negara maupun daerah.

praktik ODOL menimbulkan kerugian ekonomi. Biaya perbaikan jalan yang besar membuat alokasi anggaran pemerintah untuk pembangunan lain menjadi berkurang. Selain itu, kecelakaan akibat ODOL juga bisa merusak barang yang diangkut sehingga menyebabkan kerugian materiil bagi pelaku usaha. Distribusi barang pun terganggu karena adanya hambatan di jalan atau kendaraan yang mengalami kecelakaan. dampak ODOL juga berpengaruh terhadap lingkungan.

Kendaraan yang membawa muatan berlebih membutuhkan tenaga mesin lebih besar, sehingga konsumsi bahan bakar meningkat. Hal ini menyebabkan emisi gas buang yang lebih tinggi dan berkontribusi pada pencemaran udara. Dalam jangka panjang, praktik ini memperburuk kualitas lingkungan dan berdampak pada kesehatan masyarakat.

2.4.2 Regulasi dan Standar Teknis ODOL

Pertama, pengaturan mengenai Over Dimension Over Loading (ODOL) di Indonesia mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 277 memberikan sanksi bagi kendaraan yang tidak sesuai dengan ketentuan dimensi dan muatan, termasuk denda hingga pidana kurungan. Aturan ini menjadi dasar hukum utama untuk mencegah praktik ODOL di jalan raya. Kedua, lebih lanjut dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, yang mengatur batas maksimal dimensi dan daya angkut kendaraan. Peraturan ini menegaskan bahwa kendaraan angkutan barang harus sesuai dengan kelas jalan yang dilalui. Misalnya, kendaraan dengan muatan besar tidak diperbolehkan melewati jalan kelas III yang memiliki daya dukung lebih rendah. Ketentuan ini bertujuan untuk menjaga agar infrastruktur jalan tidak cepat rusak akibat kendaraan ODOL.¹⁸

¹⁸ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 2009.

Ketiga, standar teknis mengenai ukuran kendaraan tercantum dalam peraturan turunannya, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. Dalam aturan ini dijelaskan batas maksimal dimensi kendaraan, antara lain lebar kendaraan tidak boleh melebihi 2,5 meter, tinggi maksimal 4,2 meter, dan panjang kendaraan tergantung jenisnya. Selain itu, beban muatan harus sesuai dengan JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan) yang tertera dalam dokumen resmi kendaraan. Keempat, pemerintah juga menjalankan kebijakan Zero ODOL, yang menargetkan penghentian total praktik kendaraan kelebihan dimensi dan muatan. Program ini mendorong adanya pengawasan ketat di lapangan, termasuk melalui jembatan timbang dan penggunaan teknologi penimbangan elektronik (Weigh in Motion/WIM). Dengan sistem ini, kendaraan yang melanggar standar teknis dapat terdeteksi secara otomatis dan dikenakan sanksi administratif maupun tilang.

2.4.3 Pendataan dan Sistem Informasi Pengawasan ODOL

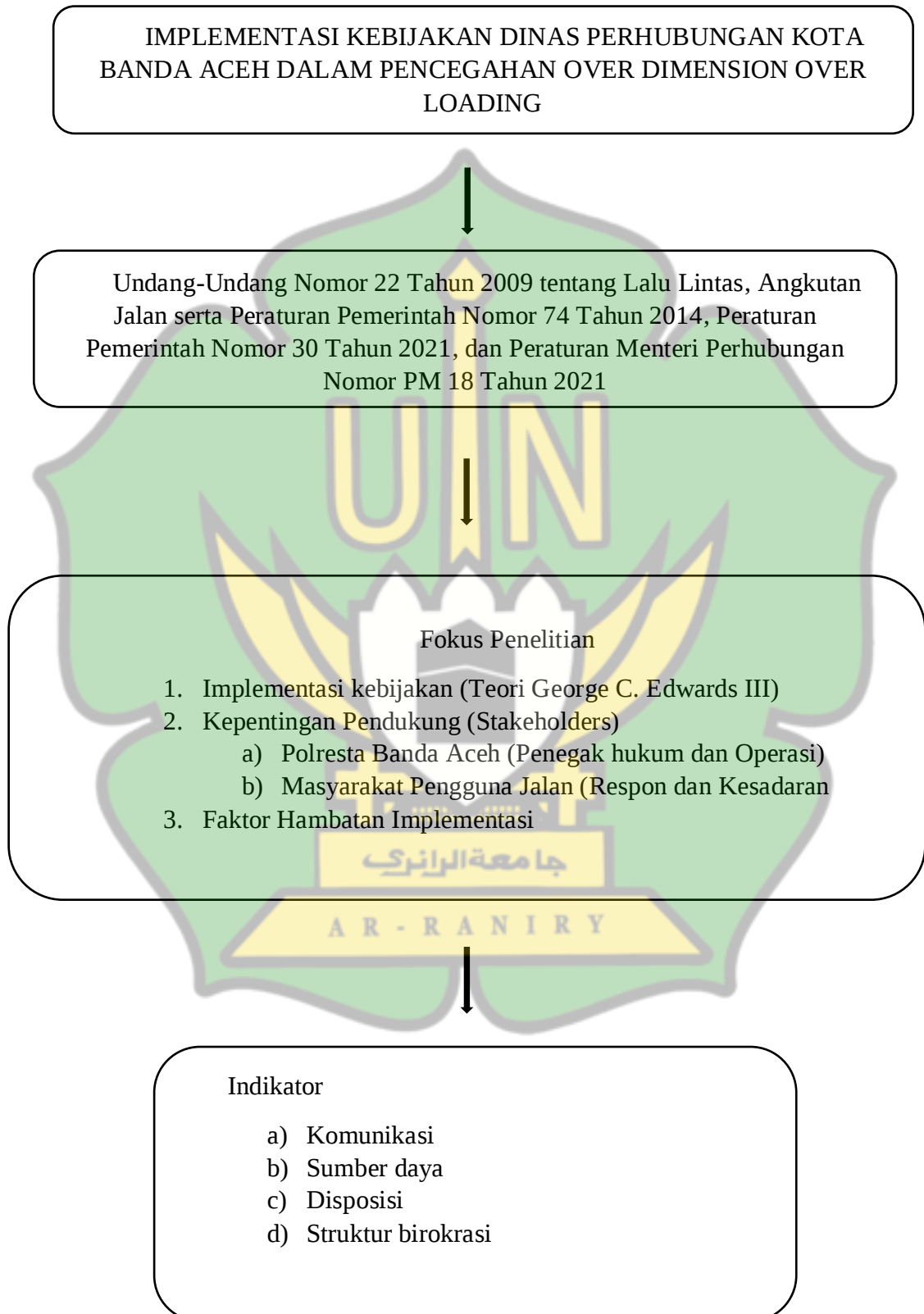
Pendataan ODOL merupakan langkah awal dalam upaya pengendalian kendaraan angkutan barang yang melebihi dimensi dan kapasitas muatan. Pendataan dilakukan oleh Dinas Perhubungan melalui berbagai mekanisme, seperti pemeriksaan langsung di lapangan, pemanfaatan jembatan timbang, serta pengecekan dokumen kendaraan yang memuat informasi tentang Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dan dimensi kendaraan. Data yang terkumpul biasanya mencakup jenis kendaraan, identitas pemilik, kapasitas angkut resmi, jumlah muatan aktual, serta status kepatuhan terhadap regulasi.

Untuk memperkuat efektivitas pendataan, pemerintah mulai mengintegrasikan teknologi ke dalam sistem informasi pengawasan ODOL. Salah satu inovasi adalah penggunaan Weigh in Motion (WIM), yaitu alat penimbangan kendaraan yang dapat mengukur berat kendaraan secara otomatis ketika melintas tanpa harus berhenti. Teknologi ini memungkinkan pendataan lebih cepat, akurat, dan mengurangi praktik manipulasi di lapangan.

Selain WIM, sistem informasi pengawasan juga terhubung dengan basis data nasional yang dikelola oleh Kementerian Perhubungan. Data dari setiap jembatan timbang maupun pos pengawasan lalu lintas dapat diintegrasikan ke dalam sistem tersebut, sehingga Dinas Perhubungan daerah, termasuk Kota Banda Aceh, bisa mengakses dan memantau data kendaraan secara real time. Integrasi ini membantu dalam menganalisis pola pelanggaran ODOL, mengidentifikasi kendaraan yang berulang kali melanggar, hingga memberikan rekomendasi kebijakan berbasis data.

Selanjutnya, untuk mendukung transparansi, sistem informasi pengawasan ODOL juga diarahkan agar dapat diakses oleh pemangku kepentingan terkait, seperti aparat kepolisian, pelaku usaha logistik, hingga masyarakat. Dengan keterbukaan data, pengawasan menjadi lebih partisipatif dan akuntabel. Langkah ini sejalan dengan program Zero ODOL yang menekankan kolaborasi lintas sektor dalam mewujudkan transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan.

2.5 Kerangka Berpikir



BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini menerapkan metode kualitatif. Pendekatan kualitatif bertujuan untuk memahami suatu fenomena secara mendalam melalui pengumpulan data deskriptif yang diwujudkan dalam bentuk kata-kata, ungkapan, maupun perilaku dari subjek penelitian. Fokus utamanya adalah menggali makna, memahami proses, serta menginterpretasikan konteks dari masalah yang diteliti, bukan mengukur secara numerik. Dalam penelitian kualitatif, peneliti terlibat secara langsung di lapangan untuk melakukan observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi, sehingga mampu memperoleh gambaran utuh tentang realitas yang terjadi di lokasi penelitian. Metode ini dipilih karena topik penelitian mengenai Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam Pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada Angkutan Barang memerlukan pemahaman mendalam terhadap proses implementasi kebijakan, hambatan yang dihadapi, serta dinamika interaksi antara pelaksana kebijakan dan para pemangku kepentingan.

Melalui pendekatan kualitatif, peneliti dapat mengumpulkan informasi dari berbagai perspektif, seperti pejabat Dinas Perhubungan, petugas lapangan, pengemudi angkutan barang, dan pihak terkait lainnya. Pendekatan kualitatif juga memungkinkan peneliti menggunakan kerangka teori implementasi kebijakan publik dari George C. Edwards III sebagai acuan analisis. Teori ini menekankan pentingnya faktor komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi dalam

menentukan keberhasilan suatu kebijakan. Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya akan menggambarkan kebijakan pendataan ODOL secara deskriptif, tetapi juga menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitasnya.¹⁹

3.2 Fokus Penelitian

Penelitian ini difokuskan pada implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh terkait pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada transportasi barang,

3.2.1 Dimensi Penelitian dan Indikator menurut George C. Edwards III

Tabel 2. Dimensi Penelitian

No	Dimensi Penelitian	Indikator
1	Dimensi Komunikasi	a) Indikator transmisi informasi: Bagaimana kebijakan ODOL disampaikan dengan jelas kepada pelaksana dan pihak terkait. b) Indikator kejelasan informasi: Apakah makna, tujuan, dan substansi kebijakan dapat dipahami oleh target sasaran. c) Indikator konsistensi pesan kebijakan.
2	Dimensi Sumber Daya	a) Indikator Ketersediaan anggaran untuk pelaksanaan kebijakan ODOL. b) Indikator Ketersediaan tenaga dan sarana prasarana pendukung.

¹⁹ Mia Astuti, Sugianor, Reno Affrian” Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu Sungai Utara Dalam Melakukan Pengawasan Truk Odol Yang Melintas Di Ruas Jalan Hulu Sungai Utara” Vol. 1, No. 2, 2024

		c) Indikator Dukungan administrasi dan teknis yang memadai.
3	Dimensi Sikap/Disposisi	a) Indikator Sikap dan komitmen aparatur Dinas Perhubungan terhadap pelaksanaan kebijakan ODOL. b) Indikator Kesiapan pelaksana untuk menerapkan kebijakan sesuai aturan. c) Indikator Motivasi dan profesionalisme pejabat dalam menjalankan kebijakan
4	Dimensi Struktur Birokrasi	a) Indikator Struktur organisasi yang mendukung pelaksanaan kebijakan. b) Indikator Koordinasi antar unit terkait dalam penanganan ODOL. c) Indikator Prosedur dan aturan internal yang mendukung operasionalisasi kebijakan.

Fokus ini dirancang agar penelitian dapat menggali informasi secara mendalam mengenai sejauh mana kebijakan pencegahan ODOL telah diimplementasikan, kendala yang dihadapi di lapangan, serta potensi perbaikan yang dapat direkomendasikan untuk mendukung program nasional Zero ODOL.

3.3 Lokasi dan waktu penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh yang berlokasi di Jl. Soekarno-Hatta, Kota Banda Aceh, Provinsi Aceh, dan Terminal Mobar, Santan, Kec, Ingin Jaya, Kab, Aceh Besar, dengan waktu pelaksanaan pada 20 Juni -11 Agustus 2026. Pemilihan lokasi tersebut didasari oleh peran strategis Dinas Perhubungan dalam melakukan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan terhadap lalu lintas serta angkutan jalan di Kota Banda Aceh, termasuk dalam penerapan kebijakan pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan barang. Sebagai instansi yang secara langsung berwenang dan terlibat dalam proses pencegahan ODOL, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh menjadi sumber informasi primer yang relevan untuk memperoleh gambaran menyeluruh terkait kebijakan, mekanisme, serta hambatan dalam pendataan tersebut.

3.4 Sumber Data

3.4.1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan langsung dari sumber utama di lapangan melalui wawancara, observasi, serta kegiatan dokumentasi. Data ini akan dikumpulkan dari beberapa responden:

1. Pejabat dan Aparatur Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh yang terlibat dalam perumusan, pelaksanaan, dan pengawasan kebijakan ODOL.
2. Petugas lapangan atau pelaksana teknis di Dinas Perhubungan yang mengawasi dan menertibkan ODOL.
3. Pengemudi dan pemilik angkutan barang yang menjadi sasaran kebijakan ODOL.

4. Pihak terkait lain seperti operator angkutan, dan kelompok pengelola angkutan barang.
5. Stakeholder pendukung seperti Kepolisian, yang mendukung pelaksanaan kebijakan.
6. Masyarakat pengguna jalan yang terpengaruh oleh pelaksanaan kebijakan ODOL.

3.4.2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang didapatkan melalui dokumen resmi, kajian literatur, serta berbagai sumber tertulis lain yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini. Sumber data sekunder meliputi:

- a) Regulasi yang berlaku, antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Angkutan Jalan.
- b) Dokumen kebijakan dan laporan resmi Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh terkait pendataan ODOL.
- c) Penelitian sebelumnya, jurnal akademik, artikel, serta literatur yang menyoroti kebijakan publik, sistem pendataan transportasi, dan teori implementasi kebijakan publik. Data sekunder ini berfungsi untuk mendukung dan memperkuat temuan dari data primer, sehingga analisis yang dilakukan menjadi lebih komprehensif.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan informasi yang tepat dan sesuai dengan kebutuhan penelitian, beberapa cara pengumpulan data digunakan seperti berikut:

3.5.1. Wawancara Mendalam (In-depth Interview)

Teknik ini dilakukan dengan mengajukan pertanyaan secara langsung kepada informan kunci (*key informants*) yang berhubungan dengan pelaksanaan kebijakan pencegahan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) di Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Informan meliputi pejabat struktural, staf teknis, petugas lapangan, serta pengemudi atau pemilik kendaraan angkutan barang. Wawancara ini bersifat semi-terstruktur, sehingga peneliti memiliki panduan pertanyaan, tetapi tetap fleksibel untuk menggali informasi yang muncul selama proses wawancara.

3.5.2. Observasi Lapangan

Observasi dilakukan untuk melihat secara langsung proses pencegahan ODOL di lapangan, mulai dari pemeriksaan dimensi dan muatan kendaraan, pencatatan data, hingga mekanisme penindakan terhadap pelanggaran. Observasi ini akan membantu peneliti memperoleh gambaran nyata mengenai praktik pelaksanaan kebijakan di lokasi penelitian serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi petugas.

3.5.3. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan data sekunder berupa dokumen resmi, arsip, foto kegiatan, laporan pendataan, peraturan perundang-undangan, serta data statistik terkait ODOL dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Dokumentasi ini berfungsi untuk

melengkapi dan memverifikasi data yang diperoleh melalui wawancara dan observasi.

3.6 Informan Penelitian

Informan merupakan subjek penelitian yang mampu memberikan keterangan atau informasi terkait fenomena maupun permasalahan yang diteliti dalam studi kualitatif. Penentuan informan dalam penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu teknik pemilihan informan secara sengaja berdasarkan pertimbangan tertentu. Informan dipilih karena memiliki pengetahuan, pengalaman, keterlibatan, serta kewenangan yang berkaitan langsung dengan implementasi kebijakan pencegahan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) di Kota Banda Aceh. Oleh karena itu, informan terdiri atas pejabat Dinas Perhubungan, petugas lapangan, pengemudi dan pemilik angkutan barang, pengelola angkutan barang, pihak Kepolisian, serta masyarakat pengguna jalan sebagai pihak yang merasakan dampak pelaksanaan kebijakan.

Jumlah informan sebanyak 7 orang dianggap memadai karena penelitian ini tidak berorientasi pada jumlah responden, melainkan pada kedalaman informasi yang diperoleh. Selama proses pengumpulan data, wawancara dilakukan hingga mencapai saturasi data (data saturation), yaitu kondisi ketika informasi yang diperoleh dari informan berikutnya cenderung berulang, tidak menghasilkan tema baru, dan telah mampu menjawab seluruh fokus penelitian berdasarkan dimensi komunikasi, sumber daya, disposisi, struktur birokrasi, serta peran pemangku kepentingan dalam implementasi kebijakan pencegahan ODOL.

Selain itu, keterlibatan informan yang berasal dari berbagai kelompok pemangku kepentingan memungkinkan peneliti melakukan triangulasi sumber, sehingga data yang diperoleh dapat saling dikonfirmasi antara satu informan dengan informan lainnya. Dengan demikian, jumlah informan yang digunakan telah memenuhi prinsip kecukupan data (*adequacy*) dalam penelitian kualitatif karena mampu memberikan informasi yang mendalam, relevan, dan komprehensif untuk menjawab rumusan masalah penelitian.

Tabel 3. Informan Penelitian

No	Informan	Jumlah	Alasan Memilih Informan
1	Kabid Badan Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh	1	Dipilih karena memiliki kewenangan dan pengetahuan mengenai perumusan serta pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL
2	Petugas Lapangan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh	1	Dipilih karena terlibat langsung dalam pelaksanaan kebijakan di lapangan, khususnya dalam melakukan pengawasan dan pemeriksaan terhadap kendaraan angkutan barang
3	Pengemudi dan Pemilik Mobil Barang	2	Dipilih karena merupakan pihak yang secara langsung menjalankan kendaraan angkutan barang dan berhadapan dengan ketentuan mengenai dimensi serta muatan kendaraan.
4	Kelompok Pengelola Angkutan Barang	1	Dipilih karena memiliki kepentingan langsung terhadap kegiatan operasional dan pengangkutan barang.
5	Kepolisian/Polantas	1	Dipilih karena memiliki peran dalam pengawasan dan penegakan hukum lalu lintas.
6	Masyarakat	1	Dipilih karena masyarakat merupakan pihak yang secara langsung merasakan dampak dari keberadaan kendaraan angkutan barang, termasuk dampak terhadap keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas.

3.7 Teknik Pengolahan Data

Proses pengolahan data pada penelitian ini dilakukan setelah seluruh data diperoleh melalui wawancara, observasi, dokumentasi, serta studi literatur. Semua data yang didapat, baik yang langsung maupun tidak langsung, akan diolah melalui beberapa tahapan berikutnya:

- a) Pengelompokan Data Data yang diperoleh dari lapangan dikelompokkan berdasarkan kategori yang telah ditentukan sesuai fokus penelitian, seperti mekanisme pendataan ODOL, hambatan pelaksanaan, serta faktor pendukung kebijakan. Pengelompokan ini bertujuan untuk memudahkan proses analisis dan menghindari data yang bercampur antara satu kategori dengan kategori lainnya.
- b) Pemeriksaan Data (Editing) Pada tahap ini, peneliti meninjau data yang telah diperoleh untuk memastikan kelengkapan, kejelasan, serta konsistensinya. Apabila ditemukan data yang kurang lengkap atau diragukan, peneliti akan melakukan verifikasi ulang kepada informan atau mencari konfirmasi melalui sumber data lainnya guna menjamin keakuratan informasi.
- c) Pengkodean Data (Coding) Data yang telah dikelompokkan akan diberi tanda atau kode tertentu untuk memudahkan peneliti dalam menelusuri kembali informasi tersebut pada saat analisis. Pengkodean dilakukan untuk memisahkan data berdasarkan tema, subtema, atau sumber informasi.

- d) Penyusunan Data Setelah dikodekan, data disusun secara sistematis sesuai urutan pembahasan yang direncanakan. Penyusunan ini bertujuan agar data siap dianalisis dengan metode deskriptif kualitatif, sehingga dapat memberikan gambaran yang utuh dan terstruktur mengenai kebijakan pencegahan ODOL di Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.

Dengan tahapan pengolahan data ini, diharapkan seluruh informasi yang diperoleh dapat terorganisir dengan baik dan siap untuk dianalisis secara mendalam sehingga menghasilkan temuan penelitian yang valid, reliabel, dan bermanfaat.

3.8 Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis deskriptif kualitatif, yakni menyajikan data yang diperoleh dalam bentuk uraian naratif secara sistematis guna menjawab rumusan masalah. Proses analisis dilaksanakan secara terus-menerus mulai dari tahap pengumpulan data hingga penarikan kesimpulan. Teknik analisis merujuk pada model interaktif Miles dan Huberman yang mencakup tiga tahapan utama:²⁰

- a) Reduksi Data (Data Reduction) Pada tahap ini, data yang didapat dari wawancara, observasi, dan dokumen diurutkan, dikumpulkan, dan dianalisis untuk menemukan informasi yang berkaitan langsung dengan topik penelitian. Data yang tidak relevan atau berulang akan

²⁰ Miles, Matthew B. dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber tentang Metode-Metode Baru*, terj. Tjetjep Rohendi Rohidi (Jakarta: UI Press, 2014), hlm. 16–20.

dihilangkan. Tujuan dari reduksi data adalah menyederhanakan informasi agar lebih jelas, tanpa menghilangkan makna penting yang berhubungan dengan penelitian.

- b) Data yang sudah disederhanakan disajikan dalam bentuk cerita, tabel, atau grafik agar lebih mudah dipahami dan diambil kesimpulannya. Cara penyajian data ini membantu peneliti mengamati pola, hubungan antar faktor, serta perbedaan atau kesamaan yang ditemukan di lapangan.
- c) Peneliti membuat kesimpulan berdasarkan pola dan hasil yang ditemukan selama penelitian. Kesimpulan tersebut kemudian diperiksa terus-menerus dengan membandingkan data dari berbagai sumber, sehingga hasilnya dapat dipercaya.

Dengan menerapkan teknik analisis ini, penelitian diharapkan dapat menghasilkan gambaran yang komprehensif mengenai kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan *Over Dimension Over Loading* (ODOL), mencakup mekanisme pelaksanaan, hambatan, serta faktor pendukung yang mempengaruhinya.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

Kota Banda Aceh adalah ibu kota dari Provinsi Aceh yang terletak di ujung barat Indonesia. Dalam hal geografi, Kota Banda Aceh memiliki posisi yang strategis karena berfungsi sebagai pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan, dan jasa di Provinsi Aceh. Kota ini mencakup area seluas sekitar 61,36 km² dan terbagi menjadi 9 kecamatan serta 90 gampong. Banda Aceh berdiri pada 22 April 1205 Masehi atau bertepatan dengan 1 Ramadhan 601 Hijriah, didirikan oleh Sultan Johan Syah sebagai pusat pemerintahan Kerajaan Aceh Darussalam. Pada masa itu, kota ini dikenal dengan nama Kutaraja, yang menjadi simbol kejayaan Islam dan perdagangan di kawasan Asia Tenggara.

Seiring perjalanan waktu, nama Kutaraja kemudian resmi diubah menjadi Banda Aceh pada tahun 1962. Dalam konteks administrasi modern, status Kota Banda Aceh sebagai daerah otonom ditetapkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2001 tentang Pembentukan Kota Banda Aceh. Pada tahun 1979 luas wilayah Kotamadya Banda Aceh hanya 11,08 km². Namun, karena pertumbuhan penduduk meningkat pesat, melalui Peraturan Pemerintah No. 5 Tahun 1983 wilayah kota diperluas dari dua kecamatan menjadi empat, yaitu:

1. Meraxsa: 36 desa, ibukota Ulee Lheue
2. Baiturrahman: 20 desa, ibu kota Nesu Jaya
3. Kuta Alam: 15 desa, ibu kota Penayong
4. Syiah Kuala: 19 desa, Ibu kota Lamgugob

Berdasarkan data proyeksi Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Banda Aceh, jumlah penduduk Kota Banda Aceh pada tahun 2023 mencapai 270.321 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 4.406 jiwa per km². Sebagian besar penduduk Banda Aceh adalah etnis Aceh dan beragama Islam, yang menjadikan kota ini sering dijuluki sebagai "Serambi Mekah". Karakteristik sosial-budaya masyarakatnya sangat kental dengan nilai-nilai Syariat Islam, yang mempengaruhi berbagai aspek kehidupan sehari-hari, termasuk tata kelola pemerintahan dan ekonomi. Sebagai pusat aktivitas ekonomi dan pemerintahan, Banda Aceh memiliki mobilitas masyarakat dan distribusi barang yang cukup tinggi. Aktivitas perdagangan yang terus berkembang menyebabkan meningkatnya kebutuhan transportasi barang untuk mendukung distribusi berbagai komoditas ke dalam maupun ke luar wilayah kota. Kondisi tersebut menjadikan transportasi darat sebagai salah satu sarana utama dalam menunjang pertumbuhan ekonomi daerah.

Kota Banda Aceh memiliki jaringan jalan yang menghubungkan berbagai pusat kegiatan ekonomi, kawasan perdagangan, pelabuhan, serta wilayah penyangga di Kabupaten Aceh Besar. Tingginya aktivitas angkutan barang yang melintasi Kota Banda Aceh berpotensi menimbulkan berbagai permasalahan transportasi, salah satunya adalah praktik Over Dimension Over Loading (ODOL) pada kendaraan angkutan barang. Praktik ODOL dapat menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan, meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, serta mengganggu kelancaran arus transportasi. Oleh karena itu, Pemerintah Kota Banda Aceh melalui Dinas Perhubungan memiliki peran penting dalam melakukan pengawasan, pembinaan, serta pencegahan terhadap kendaraan angkutan barang yang melanggar

ketentuan dimensi dan muatan kendaraan. Selain itu, posisi Banda Aceh sebagai pintu gerbang utama aktivitas ekonomi di Provinsi Aceh menjadikan kota ini sebagai salah satu wilayah yang membutuhkan sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan. Upaya pencegahan ODOL menjadi bagian dari strategi pemerintah dalam menjaga keselamatan pengguna jalan serta mempertahankan kualitas infrastruktur transportasi yang ada.²¹

4.1.1 Keterlibatan Lembaga Dalam Penerapan Pencegahan ODOL

4.1.1.1 Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh

Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh adalah salah satu Organisasi Perangkat Daerah (OPD) yang berada di bawah naungan Pemerintah Kota Banda Aceh dan memiliki tanggung jawab dalam mengatur urusan pemerintahan di sektor perhubungan. Dinas ini berfungsi sebagai instansi teknis yang bertugas untuk mengatur, mengelola, memantau, dan mengendalikan sistem transportasi serta lalu lintas di area Kota Banda Aceh dengan tujuan menciptakan pelayanan transportasi yang aman, tertib, lancar, dan berkelanjutan.

Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh mempunyai tugas utama untuk membantu Wali Kota Banda Aceh dalam melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah. Dalam melaksanakan tugas ini, Dinas Perhubungan melakukan perumusan kebijakan di sektor perhubungan, pelaksanaan kebijakan teknis, pengawasan dan pengendalian transportasi, evaluasi dan pelaporan, serta memberikan pelayanan administrasi di bidang perhubungan.

²¹ Nengah Widiangga Gautama, Putu Ayu Govika Krisna Dewi, dkk”Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (Odol) Kepada Pengemudi dan Pemilik Angkutan Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar” Volume 2 No 1, Juni 2022 Halaman 19-14

Sebagai instansi yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan transportasi perkotaan, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh memiliki peran strategis dalam pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, penyediaan perlengkapan jalan, pengujian kendaraan bermotor, pengelolaan parkir, pengawasan keselamatan transportasi, serta pengendalian operasional kendaraan angkutan barang. Fungsi tersebut menjadikan Dinas Perhubungan sebagai salah satu lembaga yang berperan penting dalam pencegahan dan pengawasan kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) di Kota Banda Aceh.

Gambar 1. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh



Sumber: Olahan Peneliti

Gambar 1 merupakan Kantor Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh yang berlokasi di jalan T. Nyak Arief No 130 Kota Banda Aceh Nad 23115, Peurada, Syiah Kuala, Terkait dengan penelitian ini, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh memiliki peran penting dalam upaya pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) melalui kegiatan pendataan kendaraan angkutan barang, pengawasan operasional kendaraan, sosialisasi peraturan perundang-undangan, koordinasi

dengan instansi terkait seperti Kepolisian, serta pelaksanaan program keselamatan lalu lintas. Berbagai upaya tersebut dilakukan untuk mendukung terciptanya keselamatan, keamanan, ketertiban, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas di Kota Banda Aceh²².

4.1.1.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dibuat agar bisa membantu tugas dan pekerjaan di bidang perhubungan dengan baik dan tidak boros. Organisasi di pimpin oleh Kepala Dinas yang bertanggung jawab kepada Wali Kota Banda Aceh melalui Sekretaris Daerah. Dalam menjalankan tugasnya, Kepala Dinas didampingi oleh Sekretariat, empat bidang teknis, Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD), serta Kelompok Jabatan Fungsional. Setiap bidang memiliki tugas dan peran yang berbeda, tetapi saling membantu dalam menjalankan pelayanan transportasi, mengelola lalu lintas, memperkerjakan tempat parkir, memastikan keselamatan, serta mengawasi angkutan jalan di Kota Banda Aceh.

Struktur organisasi ini menjadi dasar untuk mengkoordinasikan pelaksanaan berbagai program dan kebijakan Dinas Perhubungan, termasuk kebijakan yang bertujuan mencegah terjadinya Over Dimension Over Loading (ODOL) pada pengangkutan barang. Berdasarkan Peraturan Wali Kota Banda Aceh Nomor 53 Tahun 2016 tentang Susunan, Kedudukan, Tugas, Fungsi, Kewenangan dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, struktur organisasi Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh adalah sebagai berikut:

²² Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh” RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2017-2022” <https://123dok.com/document/qv1pg81q-rencana-strategis-tahun.html>

1. Kepala Dinas
2. Sekretariat
 - a) Subbagian Program dan Pelaporan
 - b) Subbagian Keuangan
 - c) Subbagian Umum, Kepegawaian dan Aset
3. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan
 - a) Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
 - b) Seksi Angkutan
 - c) Seksi Perlengkapan Jalan dan Alur
4. Bidang Sarana dan Prasarana Perhubungan
 - a) Seksi Rancang Bangun dan Teknologi Sarana Prasarana
 - b) Seksi Sertifikasi dan Pengujian Sarana
5. Bidang Perparkiran
 - a) Seksi Penetapan Lokasi dan Potensi
 - b) Seksi Pengutipan dan Penagihan
 - c) Seksi Pengawasan dan Pengendalian Parkir
6. Bidang Pembinaan dan Pengawasan Keselamatan
 - a) Seksi Audit dan Manajemen Keselamatan
 - b) Seksi Pengawasan Operasional dan Penindakan
7. UPTD
8. Kelompok Jabatan Fungsional.²³

²³ Peraturan Wali Kota Banda Aceh Nomor 53 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, Pasal 3, hlm. 2.

4.2 Hasil Penelitian

4.2.1 Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh Dalam Pencegahan ODOL

Penelitian ini bertujuan untuk memahami cara Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh mencegah terjadinya Over Dimension Over Loading (ODOL) pada pengangkutan barang. Data penelitian didapat melalui wawancara, pengamatan, dan pengumpulan dokumen yang melibatkan informan dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, petugas di lapangan, sopir angkutan barang, operator angkutan, pihak kepolisian, asosiasi angkutan, serta masyarakat pengguna jalan.

Dalam menganalisis hasil penelitian, peneliti mengaplikasikan teori implementasi kebijakan yang terdiri dari empat indikator utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Empat indikator ini dipakai untuk mengetahui seberapa baik kebijakan pencegahan ODOL sudah diterapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, serta faktor-faktor yang membantu dan menghalangi pelaksanaannya.

4.2.2 Komunikasi Kebijakan ODOL

Hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan dan informan 4, yaitu pengelola angkutan, diketahui bahwa kebijakan ODOL disampaikan melalui surat edaran, rapat koordinasi, dan kegiatan sosialisasi yang dilakukan kepada petugas maupun pihak terkait. Informan menjelaskan bahwa penyampaian informasi tersebut bertujuan untuk meningkatkan pemahaman mengenai aturan batas dimensi dan muatan kendaraan serta mendukung pelaksanaan program pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh. Menurut informan:

"Kebijakan ODOL disampaikan kepada kami melalui surat edaran, rapat koordinasi, dan sosialisasi yang dilakukan secara berkala. Selain itu, informasi juga diberikan kepada pengusaha dan pengemudi angkutan barang agar mereka memahami ketentuan yang berlaku terkait batas dimensi dan muatan kendaraan." ²⁴

Hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan dan informan 3, yaitu pengemudi, diketahui bahwa informan juga memahami makna, tujuan, dan substansi kebijakan ODOL dengan baik. Informan menjelaskan bahwa kebijakan tersebut tidak hanya bertujuan mengurangi pelanggaran dimensi dan muatan kendaraan, tetapi juga menjaga keselamatan pengguna jalan serta melindungi infrastruktur transportasi dari kerusakan akibat kendaraan bermuatan berlebih. Menurut informan:

"Ya, kami memahami makna, tujuan, dan substansi dari kebijakan ODOL. Kebijakan ini bertujuan untuk mengurangi praktik kendaraan yang melebihi batas dimensi dan muatan, meningkatkan keselamatan lalu lintas, serta menjaga kondisi jalan dan jembatan agar tetap layak digunakan. " ²⁵

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa pelaksana kebijakan telah memiliki pemahaman yang cukup baik mengenai tujuan dan isi kebijakan ODOL sehingga dapat mendukung proses implementasi kebijakan di lapangan. Hasil wawancara dengan informan1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan dan informan 2, petugas lapangan, diketahui juga bahwa pesan kebijakan ODOL yang diterima oleh petugas lapangan dinilai cukup konsisten. Informasi yang diperoleh dari berbagai sumber, baik dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, maupun instansi terkait, memiliki tujuan dan arah

²⁴ Informan 1 dan Informan 4, wawancara, 21 Mei 2026

²⁵ Informan 1 dan Informan 3, wawancara, 1 Mei 2026

kebijakan yang sama. Informan menjelaskan bahwa seluruh sumber informasi menekankan pentingnya pengawasan terhadap kendaraan angkutan barang agar beroperasi sesuai ketentuan dimensi dan muatan yang berlaku.

Menurut informan:

"Pesan yang kami terima cukup konsisten. Baik dari Kementerian Perhubungan maupun Dinas Perhubungan Provinsi, semuanya menekankan bahwa kendaraan angkutan barang harus sesuai dengan batas dimensi dan muatan yang telah ditetapkan serta mendukung program Zero ODOL." ²⁶

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa aspek konsistensi komunikasi dalam implementasi kebijakan ODOL telah berjalan dengan baik. Kesamaan pesan yang diterima oleh pelaksana dapat meminimalkan terjadinya kesalahpahaman dalam pelaksanaan kebijakan dan mendukung tercapainya tujuan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh.

Peneliti juga melampirkan surat edaran terkait kebijakan ODOL:

"Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension)"²⁷

Peneliti juga melakukan observasi langsung untuk melihat bagaimana pihak dinas perhubungan melakukan sosialisasi melalui media sosial, pada saat di lapangan peneliti tidak menemukan adanya slogan, baliho atau pemberitahuan

²⁶ Informan 1 dan 2, wawancara, 1 Mei 2026

²⁷ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension), ditetapkan di Jakarta pada tanggal 11 Oktober 2019

terkait peringatan over dimension over loading, peneliti hanya menemukan ajakan terkait pencegahan over dimension over loading melalui media sosial.

Gambar 2. Sosialisasi Melalui Media Sosial



Sumber: Media Sosial Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh

4.2.3 Sumber Daya

Sumber daya merupakan faktor yang menentukan keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan. Ketersediaan sumber daya yang memadai akan mendukung efektivitas pelaksanaan kebijakan di lapangan. Dalam penelitian ini, sumber daya yang dianalisis meliputi sumber daya manusia, anggaran, sarana dan prasarana, serta dukungan administrasi dan informasi yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam melaksanakan kebijakan pencegahan ODOL.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kapid badan pengawasan, diketahui bahwa anggaran yang tersedia dinilai cukup untuk mendukung pelaksanaan kegiatan dasar dalam pencegahan ODOL, seperti sosialisasi, koordinasi, dan pengawasan rutin. Namun demikian, informan mengungkapkan bahwa masih diperlukan tambahan anggaran untuk mengoptimalkan pelaksanaan kebijakan, khususnya dalam pengadaan sarana pendukung, peningkatan kapasitas petugas, dan perluasan kegiatan pengawasan di

lapangan. Temuan tersebut menunjukkan bahwa dari aspek sumber daya anggaran, pelaksanaan kebijakan ODOL telah memperoleh dukungan pendanaan, namun masih terdapat keterbatasan yang dapat mempengaruhi efektivitas implementasi kebijakan secara menyeluruh.²⁸

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 2, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh yaitu Petugas Lapangan, diketahui bahwa sumber daya manusia dan sarana prasarana yang tersedia secara umum telah mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Dari aspek tenaga, jumlah petugas dinilai cukup untuk menjalankan tugas-tugas rutin, seperti sosialisasi dan pengawasan. Namun demikian, jumlah tersebut masih belum sepenuhnya memadai untuk menjangkau seluruh wilayah pengawasan secara optimal. Sementara itu, dari aspek sarana dan prasarana, kendaraan operasional, fasilitas administrasi, serta sarana perkantoran telah tersedia dengan baik dan mendukung pelaksanaan kegiatan.²⁹

Hasil wawancara dengan informan dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan, diketahui bahwa dukungan administrasi dan teknis dalam pelaksanaan kebijakan ODOL telah tersedia dan cukup membantu pelaksanaan tugas para petugas. Dukungan administrasi diwujudkan melalui penyediaan surat tugas, laporan kegiatan, dokumentasi, serta sistem koordinasi yang mendukung proses pengawasan dan sosialisasi. Sementara itu, dukungan

²⁸ Informan 1, wawancara, 1 Mei 2026

²⁹ Informan 2, wawancara, 1 mei 2026

²⁹ Informan 1, wawancara, 1 Mei 2026

teknis diberikan melalui penyediaan kendaraan operasional, fasilitas komunikasi, dan kerja sama dengan instansi terkait dalam kegiatan pengawasan.³⁰

Dalam hal sumber daya, peneliti menyaksikan bahwa Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh telah memiliki tenaga pegawai yang menjalankan tugas sesuai dengan bidang tugasnya dalam membantu pelaksanaan kebijakan ODOL. Petugas bertanggung jawab mengawasi dan mengatur kendaraan yang digunakan untuk mengangkut barang, serta dibantu oleh dokumen administrasi dan alat komunikasi agar tugas tersebut dapat berjalan dengan baik. Namun, menurut pengamatan para peneliti, masih ada keterbatasan dalam sarana dan prasarana teknis yang bisa mendukung pemeriksaan kendaraan secara lebih baik. Terutama terkait dengan fasilitas untuk menimbang kendaraan dan alat untuk memeriksa muatannya. Kondisi itu sesuai dengan penelitian yang menunjukkan bahwa sumber daya manusia, anggaran, dan administrasi sudah cukup tersedia, tetapi sarana teknis seperti jembatan timbang dan alat bantu pengawasan masih kurang terbatas.

4.2.4 Disposisi

Disposisi yang dimaksud yaitu berkaitan dengan sikap, komitmen, dan kesediaan pelaksana dalam menjalankan suatu kebijakan. Implementasi kebijakan tidak hanya dipengaruhi oleh aturan yang berlaku, tetapi juga oleh kemauan dan kesungguhan para pelaksana dalam melaksanakan tugasnya. Oleh karena itu, penelitian ini mengkaji disposisi melalui komitmen pelaksana, kepatuhan terhadap kebijakan, serta motivasi dan profesionalisme petugas dalam melaksanakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan, diketahui bahwa pelaksana kebijakan memiliki sikap yang positif dan mendukung terhadap pelaksanaan kebijakan ODOL. Informan menyatakan bahwa kebijakan tersebut dianggap penting karena berkaitan dengan keselamatan pengguna jalan dan perlindungan infrastruktur transportasi. Selain itu, informan juga menunjukkan komitmen untuk menjalankan tugas dan tanggung jawabnya melalui berbagai kegiatan pengawasan, sosialisasi, serta koordinasi dengan pihak terkait.

Menurut informan:

"Kami mendukung dan berkomitmen untuk melaksanakan kebijakan ODOL karena kebijakan ini bertujuan meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menjaga kondisi infrastruktur jalan. Oleh karena itu, kami terus berupaya melaksanakan pengawasan dan sosialisasi sesuai dengan tugas dan kewenangan yang kami miliki."³¹

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan, dan informan 3, pengemudi diketahui bahwa informan juga menyatakan kesediaannya untuk melaksanakan kebijakan ODOL sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kesiediaan tersebut didasarkan pada tanggung jawab sebagai pelaksana kebijakan dan penerima kebijakan sekaligus komitmen dalam mendukung tercapainya tujuan kebijakan ODOL.

Menurut informan:

"Kami bersedia menjalankan kebijakan ODOL sesuai aturan yang berlaku karena hal tersebut merupakan bagian dari tugas dan tanggung jawab kami sebagai

³¹ Informan 1, wawancara, 1 mei 2026

pelaksana kebijakan. Selain itu, kebijakan ini juga penting untuk keselamatan lalu lintas dan menjaga kondisi infrastruktur jalan."³²

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa pelaksana kebijakan memiliki tingkat kepatuhan yang baik terhadap kebijakan ODOL. Hal ini terlihat dari adanya kesediaan untuk melaksanakan tugas sesuai prosedur dan peraturan yang berlaku.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan dan informan 3, pengemudi/pemilik mobil angkutan barang, diketahui bahwa keduanya memiliki motivasi yang positif dalam mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Pihak Dinas Perhubungan memandang kebijakan tersebut sebagai bagian dari tanggung jawab untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menjaga infrastruktur jalan, sedangkan pengemudi memandang kepatuhan terhadap kebijakan ODOL sebagai upaya untuk mengurangi risiko kecelakaan serta menciptakan keamanan dalam berkendara³³

Selain itu, kedua informan juga menunjukkan sikap profesional dalam menjalankan peran masing-masing. Dinas Perhubungan melaksanakan tugas berdasarkan peraturan dan SOP yang berlaku, sedangkan pengemudi berusaha mengoperasikan kendaraan sesuai kapasitas dan ketentuan yang telah ditetapkan. Dari hasil pengamatan, peneliti menemukan bahwa petugas Dinas Perhubungan berperilaku cukup responsif dalam menjalankan tugas mengawasi angkutan barang. Petugas melakukan tugas sesuai aturan yang berlaku dan mengawasi kendaraan

³² Informan 1 dan Informan 3, wawancara, 1 Mei 2026

³³ . (Informan 1 dan 3, wawancara, 1 Mei 2026).

yang mungkin melanggar ketentuan ukuran atau beban muatannya. Peneliti juga menemukan bahwa dalam melakukan pengawasan, pihak berwenang tidak hanya fokus memberikan sanksi, tetapi juga berupaya mengajarkan pengemudi mengenai pentingnya mematuhi aturan ODOL. Hal ini sesuai dengan temuan penelitian yang menunjukkan adanya komitmen dari pelaksana dan kesadaran pengemudi terhadap pentingnya mematuhi aturan ODOL untuk menjaga keselamatan lalu lintas serta melindungi infrastruktur jalan.

Peneliti juga melampirkan beberapa dokumentasi terkait kegiatan pengecekan kendaraan mobil barang terkait pencegahan terjadinya Over Dimension Over Loading.

Gambar 3. Pengukuran Mobil Barang



Sumber: Olahan peneliti

Gambar 4. Pengecekan Muatan Barang



Sumber: Olahan peneliti

Peneliti juga melampirkan Dokumen terkait SOP kebijakan ODOL:

“Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 Tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan”³⁴

4.2.5 Struktur Birokrasi

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kapid badan pengawasan, diketahui bahwa pelaksanaan kebijakan ODOL telah didukung oleh standar operasional prosedur (SOP) yang mengatur tahapan kegiatan mulai dari sosialisasi, pengawasan, pendataan, koordinasi, hingga pelaporan. Informan menyatakan bahwa SOP yang digunakan

³⁴ Indonesia, Kementerian Perhubungan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2021)

cukup jelas dan mudah dipahami karena telah disusun sesuai dengan tugas dan fungsi masing-masing pelaksana.

Menurut informan:

"SOP yang digunakan dalam pelaksanaan kebijakan ODOL sudah cukup jelas dan mudah dipahami karena setiap tahapan kegiatan telah diatur dengan baik serta didukung oleh arahan dan koordinasi yang dilakukan secara berkala."³⁵

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan, diketahui bahwa pembagian tugas antarunit dalam organisasi telah ditetapkan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing bidang. Informan menjelaskan bahwa setiap unit memiliki peran dan tanggung jawab yang berbeda, namun tetap saling berkoordinasi dalam mendukung pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL.

Menurut informan:

"Pembagian tugas sudah cukup jelas karena masing-masing bidang memiliki tugas dan tanggung jawab yang telah ditetapkan sesuai fungsi kerjanya, sehingga pelaksanaan kegiatan dapat berjalan lebih terarah."³⁶

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa aspek pembagian tugas dan wewenang dalam struktur birokrasi telah berjalan dengan baik. Kejelasan pembagian tugas antarunit memudahkan pelaksana dalam menjalankan fungsi masing-masing dan mengurangi kemungkinan terjadinya tumpang tindih kewenangan dalam implementasi kebijakan ODOL. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan, diketahui bahwa koordinasi antarunit dalam pelaksanaan kebijakan

³⁵ Informan 1, wawancara, 1 Mei 2026

³⁶ Informan 1, wawancara, 1 Mei 2026

ODOL secara umum telah berjalan dengan baik. Kejelasan pembagian tugas dan tanggung jawab antarbidang membantu memperlancar pelaksanaan kegiatan pengawasan dan pembinaan. Akan tetapi, masih terdapat beberapa hambatan yang muncul, seperti penyesuaian jadwal kegiatan, keterbatasan personel, serta kebutuhan koordinasi lintas bidang dan lintas instansi.

Menurut informan:

"Koordinasi antarunit pada dasarnya berjalan dengan baik, namun terkadang terdapat kendala dalam penyesuaian jadwal kegiatan dan keterbatasan personel sehingga diperlukan komunikasi dan koordinasi yang lebih intensif."³⁷

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa dari aspek struktur birokrasi, mekanisme koordinasi yang ada telah mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Meskipun terdapat beberapa kendala teknis dalam koordinasi antarunit, hambatan tersebut masih dapat diatasi melalui komunikasi yang baik dan rapat koordinasi secara berkala. Dengan demikian, koordinasi antarunit belum menjadi hambatan utama dalam implementasi kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1, dari Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh bapak kabid badan pengawasan, diketahui bahwa struktur birokrasi yang ada dinilai cukup efisien dalam mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Efisiensi tersebut terlihat dari adanya pembagian tugas yang jelas, mekanisme koordinasi yang berjalan baik, serta keberadaan standar operasional prosedur (SOP) yang menjadi pedoman pelaksanaan tugas.

Menurut informan:

"Struktur birokrasi yang ada sudah cukup efisien karena setiap bidang memiliki tugas dan tanggung jawab yang jelas serta didukung oleh SOP yang memudahkan pelaksanaan kegiatan dan koordinasi antarunit." (Informan 1, wawancara 1Mei 2026).

³⁷ Informan 1, wawancara, 1Mei 2026

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa struktur birokrasi di Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh telah mampu mendukung implementasi kebijakan ODOL melalui pembagian kewenangan yang jelas dan mekanisme kerja yang terorganisir. Namun demikian, masih diperlukan peningkatan koordinasi dan optimalisasi sumber daya agar pelaksanaan kebijakan dapat berjalan lebih efektif dan mencapai tujuan yang diharapkan.

Berdasarkan hasil observasi, peneliti melihat bahwa pelaksanaan kebijakan ODOL memiliki pembagian tugas dan tanggung jawab antara pihak-pihak yang terlibat. Dinas Perhubungan menjalankan fungsi sesuai bidang dan kewenangannya, sedangkan pelaksanaan di lapangan juga membutuhkan koordinasi dengan instansi lain, terutama Kepolisian. Peneliti juga menemukan adanya dukungan administrasi berupa surat tugas, laporan kegiatan, dan dokumentasi pengawasan. Kondisi ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan didukung oleh mekanisme kerja yang cukup terstruktur. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa struktur birokrasi didukung SOP, pembagian tugas sesuai fungsi unit kerja, serta koordinasi antarunit dan antarinstansi.

4.2.6 Stakeholder pendukung

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 5, dari salah satu pihak Kepolisian, diketahui bahwa lembaga Kepolisian memiliki peran sebagai mitra Dinas Perhubungan dalam mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Dukungan tersebut diwujudkan melalui kegiatan pengawasan lalu lintas, operasi gabungan, penegakan hukum, serta sosialisasi kepada pengemudi dan pemilik angkutan barang mengenai ketentuan dimensi dan muatan kendaraan.

Menurut informan:

"Kami mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL melalui patroli, operasi lalu lintas, operasi gabungan dengan Dinas Perhubungan, serta penegakan hukum terhadap pelanggaran yang ditemukan di lapangan."³⁸

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa koordinasi dan dukungan dari pihak Kepolisian menjadi salah satu faktor penting dalam mendukung implementasi kebijakan ODOL. Keterlibatan Kepolisian dalam pengawasan dan penegakan hukum membantu meningkatkan kepatuhan pengemudi angkutan barang terhadap aturan yang berlaku serta mendukung terciptanya keselamatan dan ketertiban lalu lintas di Kota Banda Aceh. Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 5, dari salah satu pihak Kepolisian, diketahui bahwa pelaksanaan penindakan hukum terhadap pelanggaran ODOL pada umumnya dapat berjalan dengan baik. Informan menyampaikan bahwa koordinasi antarinstansi yang terjalin dengan baik serta adanya dasar hukum yang jelas menjadi faktor yang mendukung kelancaran proses penindakan di lapangan.

Menurut informan:

"Secara umum tidak ada kendala yang signifikan dalam pelaksanaan penindakan terhadap pelanggaran ODOL karena koordinasi antarinstansi berjalan dengan baik dan pelaksanaan tugas didukung oleh aturan yang jelas."³⁹

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa dukungan koordinasi, kejelasan regulasi, dan kerja sama antarinstansi telah membantu kelancaran proses pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran ODOL. Kondisi ini

³⁸ Informan 5, wawancara, 2 Mei 2026

³⁹ Informan 5, wawancara 2 Mei 2026

menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan ODOL dari sisi penegakan hukum telah berjalan sesuai dengan mekanisme yang ditetapkan.

Berdasarkan observasi peneliti, keterlibatan Kepolisian menjadi salah satu unsur penting dalam mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Peneliti melihat bahwa pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran ODOL tidak hanya menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan, tetapi juga membutuhkan dukungan dari pihak Kepolisian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Kepolisian berperan melalui patroli, operasi lalu lintas, operasi gabungan, dan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL.

4.2.7 Peran Masyarakat pengguna jalan

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 6, dari unsur masyarakat, diketahui bahwa informasi mengenai bahaya ODOL dan kebijakan pelaksanaannya diperoleh melalui berbagai media informasi dan kegiatan sosialisasi yang dilakukan oleh instansi terkait. Informan menyatakan bahwa media massa, media sosial, serta pemberitaan mengenai kecelakaan lalu lintas menjadi sumber utama dalam memahami dampak negatif kendaraan yang melebihi batas dimensi dan muatan.

Menurut informan:

"Saya mengetahui informasi tentang ODOL dari media sosial, berita, dan sosialisasi yang dilakukan oleh pemerintah. Dari informasi tersebut saya memahami bahwa kendaraan yang membawa muatan berlebih dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan dan merusak infrastruktur jalan."⁴⁰

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa penyebaran informasi mengenai kebijakan ODOL telah menjangkau masyarakat melalui berbagai saluran

⁴⁰ Informan 6, wawancara, 2 Mei 2026

komunikasi. Hal ini berperan penting dalam meningkatkan pemahaman dan kesadaran masyarakat mengenai bahaya ODOL serta pentingnya penerapan kebijakan tersebut dalam mendukung keselamatan lalu lintas. Hasil wawancara dengan informan 6, dari salah satu masyarakat, diketahui bahwa pelaksanaan kebijakan ODOL memberikan dampak positif terhadap kondisi lalu lintas. Informan menilai bahwa keberadaan kebijakan tersebut berkontribusi dalam meningkatkan keamanan dan ketertiban di jalan serta mengurangi potensi kerusakan infrastruktur akibat kendaraan yang membawa muatan berlebih.

Menurut informan:

"Saya merasakan dampak positif karena kondisi lalu lintas menjadi lebih aman dan kendaraan angkutan barang terlihat lebih tertib. Selain itu, kebijakan ini juga dapat membantu menjaga kondisi jalan agar tidak cepat rusak."⁴¹

Hasil wawancara tersebut menunjukkan bahwa masyarakat memberikan penilaian yang positif terhadap pelaksanaan kebijakan ODOL. Dampak yang dirasakan tidak hanya berkaitan dengan aspek keselamatan lalu lintas, tetapi juga pemeliharaan infrastruktur jalan yang menjadi salah satu tujuan utama dari penerapan kebijakan pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL).

peneliti melihat bahwa masyarakat memberikan respons yang cukup positif terhadap pelaksanaan kebijakan ODOL. Masyarakat memahami bahwa kendaraan yang melebihi dimensi dan muatan dapat memberikan risiko terhadap keselamatan pengguna jalan serta berpotensi menyebabkan kerusakan jalan.

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa masyarakat memperoleh informasi mengenai bahaya ODOL melalui media massa, media sosial, dan

⁴¹ Informan 6, wawancara, 2 Mei 2026

kegiatan sosialisasi pemerintah. Masyarakat merasakan dampak positif berupa meningkatnya keamanan dan ketertiban lalu lintas serta berkurangnya potensi kerusakan jalan. Menurut peneliti, respons masyarakat menunjukkan bahwa kebijakan ODOL tidak hanya dipahami sebagai aturan pemerintah, tetapi juga mulai dipandang sebagai kebijakan yang berkaitan dengan keselamatan dan kepentingan masyarakat.

4.3 Pembahasan penelitian

4.3.1 Komunikasi dalam pelaksanaan kebijakan Odol pada angkutan barang di Kota Banda Aceh

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa kebijakan Over Dimension Over Loading (ODOL) telah disampaikan kepada pelaksana melalui berbagai mekanisme, seperti surat edaran, rapat koordinasi, bimbingan teknis, dan kegiatan sosialisasi. Penyampaian informasi tidak hanya ditujukan kepada pegawai Dinas Perhubungan, tetapi juga kepada pengemudi, pengusaha angkutan barang, dan instansi terkait lainnya. Hal ini menunjukkan bahwa proses transmisi informasi telah dilakukan secara berjenjang untuk memastikan seluruh pihak memahami tujuan dan substansi kebijakan ODOL.

Dari aspek kejelasan informasi, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksana memahami makna, tujuan, dan substansi kebijakan ODOL. Informan menjelaskan bahwa kebijakan tersebut bertujuan meningkatkan keselamatan lalu lintas, mengurangi risiko kecelakaan, serta menjaga kondisi infrastruktur jalan dari kerusakan akibat kendaraan yang melebihi batas dimensi dan muatan. Pemahaman

tersebut menunjukkan bahwa informasi yang diterima telah tersampaikan dengan baik kepada pelaksana kebijakan.

Sementara itu, dari aspek konsistensi, informasi yang diterima oleh pelaksana dinilai tidak bertentangan antara satu sumber dengan sumber lainnya. Baik informasi yang berasal dari Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, maupun regulasi yang berlaku memiliki tujuan yang sama, yaitu mendukung program Zero ODOL dan meningkatkan keselamatan transportasi. Dengan demikian, indikator komunikasi dalam implementasi kebijakan ODOL di Kota Banda Aceh dapat dikatakan telah berjalan dengan baik sesuai dengan teori Edwards III.

penelitian ini juga memiliki kesamaan dengan penelitian Muhammad Alwan Yassin, Dida Rahmadanik, dan M. Kendry Widiyanto (2023), mengenai implementasi kebijakan ODOL di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Kedua penelitian sama-sama menunjukkan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh aspek komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Pada penelitian di Kota Banda Aceh ditemukan bahwa komunikasi kebijakan telah berjalan melalui sosialisasi, rapat koordinasi, serta penyampaian informasi kepada pengemudi dan instansi terkait sehingga tujuan kebijakan dapat dipahami dengan baik. Selain itu, struktur birokrasi juga telah didukung oleh SOP dan koordinasi antarinstansi yang cukup baik. Namun demikian, berbeda dengan penelitian Yassin dkk. yang menyimpulkan implementasi kebijakan telah berjalan secara optimal, penelitian ini menemukan bahwa efektivitas kebijakan masih terkendala oleh keterbatasan sarana dan prasarana.

4.3.2 Sumber Daya dalam Pelaksanaan Kebijakan ODOL pada Angkutan Barang di Kota Banda Aceh

Hasil penelitian menunjukkan bahwa jumlah petugas yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh secara umum sudah cukup untuk melaksanakan kegiatan sosialisasi dan pengawasan. Namun demikian, jumlah tersebut masih terbatas apabila dibandingkan dengan kebutuhan pengawasan kendaraan angkutan barang yang terus meningkat. Oleh karena itu, pelaksanaan pengawasan sering melibatkan koordinasi dengan instansi lain, terutama Kepolisian.

Dari aspek anggaran, informan menyatakan bahwa anggaran yang tersedia telah mampu mendukung kegiatan dasar seperti sosialisasi, koordinasi, dan pengawasan rutin. Akan tetapi, untuk meningkatkan efektivitas pelaksanaan kebijakan ODOL masih diperlukan tambahan anggaran, terutama untuk pengadaan sarana pendukung dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia.

Selanjutnya, dari aspek sarana dan prasarana, kendaraan operasional dan fasilitas administrasi dinilai sudah cukup memadai. Namun, masih terdapat keterbatasan berupa belum tersedianya fasilitas jembatan timbang serta alat teknis pendukung pengawasan muatan kendaraan. Keterbatasan tersebut menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi efektivitas pengawasan terhadap kendaraan yang diduga melakukan pelanggaran ODOL.

Sementara itu, dukungan administrasi dan teknis telah berjalan dengan baik melalui penyediaan surat tugas, laporan kegiatan, dokumentasi pengawasan, kendaraan operasional, serta fasilitas komunikasi. Dengan demikian, indikator sumber daya dalam implementasi kebijakan ODOL sudah cukup mendukung,

meskipun masih terdapat beberapa aspek yang perlu ditingkatkan agar pelaksanaan kebijakan dapat berjalan lebih optimal.

hasil penelitian ini juga sejalan dengan penelitian Thadeus Raphael Gunawan, Amalia Kurniawan, dan Muchammad Fauzi (2023) yang menegaskan pentingnya penerapan kebijakan Zero ODOL untuk mengurangi kerusakan jalan dan kecelakaan lalu lintas. Penelitian di Kota Banda Aceh memperlihatkan bahwa tujuan kebijakan yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan juga diarahkan pada peningkatan keselamatan lalu lintas dan perlindungan infrastruktur jalan melalui sosialisasi dan pengawasan secara berkelanjutan. Perbedaannya, penelitian Gunawan dkk. merupakan studi literatur yang lebih menitikberatkan pada urgensi kebijakan, sedangkan penelitian ini memberikan bukti empiris mengenai implementasi kebijakan tersebut di tingkat daerah berdasarkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi.

4.3.3 Disposisi dalam Pelaksanaan Kebijakan ODOL pada Angkutan Barang di Kota Banda Aceh

Disposisi merupakan sikap, komitmen, dan kesediaan pelaksana dalam menjalankan kebijakan yang telah ditetapkan. Menurut Edwards III, keberhasilan implementasi kebijakan sangat dipengaruhi oleh sikap positif pelaksana terhadap kebijakan tersebut. Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa pelaksana kebijakan memiliki komitmen yang baik dalam mendukung pelaksanaan kebijakan ODOL. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh menyatakan kesediaannya untuk menjalankan kebijakan sesuai dengan aturan yang berlaku karena kebijakan

tersebut dianggap penting dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.

Selain itu, motivasi pelaksana juga tergolong tinggi. Dinas Perhubungan memandang pelaksanaan kebijakan ODOL sebagai bagian dari tanggung jawab dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Hal tersebut diwujudkan melalui pelaksanaan sosialisasi, pembinaan, dan pengawasan secara berkelanjutan. Dari sisi pengemudi angkutan barang, hasil penelitian menunjukkan adanya kesadaran mengenai pentingnya mematuhi kebijakan ODOL demi keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya. Pengemudi juga berupaya menjalankan pekerjaannya secara profesional dengan memperhatikan kapasitas muatan kendaraan serta kondisi kendaraan sebelum beroperasi.

Temuan ini menunjukkan bahwa indikator disposisi dalam implementasi kebijakan ODOL telah berjalan dengan baik. Adanya komitmen, kesediaan, motivasi, dan profesionalisme dari pelaksana maupun kelompok sasaran menjadi faktor yang mendukung keberhasilan pelaksanaan kebijakan.

penelitian ini juga memiliki kesamaan dengan penelitian Nengah Widiangga Gautama dkk. (2022) yang menunjukkan bahwa kegiatan sosialisasi mampu meningkatkan pemahaman dan kesadaran pengemudi terhadap bahaya ODOL. Hasil penelitian di Kota Banda Aceh juga menunjukkan bahwa komunikasi kebijakan dilakukan melalui sosialisasi kepada pengemudi, pengusaha angkutan, dan masyarakat sehingga sebagian besar informan memahami tujuan kebijakan ODOL. Masyarakat bahkan menyatakan memperoleh informasi mengenai bahaya ODOL dari sosialisasi pemerintah maupun media massa serta merasakan dampak

positif berupa meningkatnya keamanan lalu lintas. Hal ini menunjukkan bahwa sosialisasi merupakan salah satu instrumen penting dalam mendukung keberhasilan implementasi kebijakan ODOL.

4.3.4 Struktur Birokrasi dalam Pelaksanaan Kebijakan ODOL pada Angkutan Barang di Kota Banda Aceh

Struktur birokrasi merupakan faktor yang berkaitan dengan mekanisme organisasi dalam melaksanakan kebijakan. Menurut Edwards III, struktur birokrasi yang baik ditandai dengan adanya standar operasional prosedur (SOP), pembagian tugas yang jelas, dan koordinasi yang efektif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh telah memiliki SOP yang cukup jelas dalam pelaksanaan kebijakan ODOL. SOP tersebut mengatur tahapan sosialisasi, pengawasan, koordinasi, hingga pelaporan kegiatan. Informan juga menyatakan bahwa SOP yang digunakan mudah dipahami dan telah menjadi pedoman dalam pelaksanaan tugas.

Selain itu, pembagian tugas antarunit dalam organisasi telah ditetapkan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing bidang. Kejelasan pembagian tugas tersebut memudahkan pelaksanaan kegiatan dan mengurangi potensi tumpang tindih kewenangan dalam pelaksanaan kebijakan. Dari aspek koordinasi, hasil penelitian menunjukkan bahwa koordinasi antarunit maupun antarinstansi secara umum telah berjalan dengan baik. Meskipun terdapat kendala teknis seperti penyesuaian jadwal kegiatan dan keterbatasan personel, hambatan tersebut tidak memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pelaksanaan kebijakan karena dapat diatasi melalui komunikasi dan rapat koordinasi secara berkala.

Struktur birokrasi yang dimiliki Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh juga dinilai cukup efisien dalam mendukung implementasi kebijakan ODOL. Kejelasan SOP, pembagian tugas yang sesuai, dan koordinasi yang berjalan baik menjadi faktor yang membantu kelancaran pelaksanaan kebijakan. apabila dibandingkan dengan penelitian Mutiara Rishela Lukeny Armajaya (2022), terdapat kesamaan bahwa implementasi kebijakan Zero ODOL masih menghadapi berbagai tantangan. Penelitian Armajaya mengidentifikasi hambatan berupa faktor ekonomi, lemahnya efektivitas produk hukum, serta belum optimalnya penegakan sanksi. Sementara itu, penelitian ini menemukan hambatan yang lebih bersifat teknis dan administratif, yaitu keterbatasan sumber daya manusia, keterbatasan fasilitas, serta kebutuhan peningkatan anggaran untuk mendukung pelaksanaan kebijakan secara lebih efektif. Dengan demikian, meskipun hambatan yang ditemukan berbeda, kedua penelitian sama-sama menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan Zero ODOL memerlukan dukungan sumber daya dan sistem pengawasan yang lebih kuat.

4.3.5 Dukungan Pemangku Kepentingan terhadap Pelaksanaan Kebijakan ODOL

Keberhasilan implementasi kebijakan ODOL tidak hanya ditentukan oleh Dinas Perhubungan sebagai pelaksana utama, tetapi juga oleh dukungan pemangku kepentingan lainnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pihak Kepolisian berperan aktif dalam mendukung pelaksanaan kebijakan melalui patroli, operasi lalu lintas, operasi gabungan, dan penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL. Selain itu, masyarakat juga memberikan respon positif terhadap pelaksanaan

kebijakan ODOL. Masyarakat memperoleh informasi mengenai bahaya ODOL melalui media massa, media sosial, dan kegiatan sosialisasi yang dilakukan pemerintah.

Masyarakat juga merasakan dampak positif dari kebijakan tersebut, terutama dalam bentuk meningkatnya keamanan dan ketertiban lalu lintas serta berkurangnya potensi kerusakan jalan akibat kendaraan bermuatan berlebih. Temuan ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan ODOL di Kota Banda Aceh memperoleh dukungan dari berbagai pihak, sehingga dapat memperkuat efektivitas pelaksanaan kebijakan dalam mewujudkan keselamatan transportasi dan perlindungan infrastruktur jalan. Hasil penelitian ini juga memiliki kesesuaian dengan penelitian Mia Astuti, Sugianor, dan Reno Affrian (2024) mengenai kinerja Dinas Perhubungan dalam pengawasan truk ODOL. Kedua penelitian menunjukkan bahwa pengawasan telah berjalan cukup baik melalui koordinasi antarinstansi dan pelaksanaan tugas sesuai prosedur. Namun, penelitian ini memberikan temuan tambahan bahwa keberhasilan pengawasan di Kota Banda Aceh juga dipengaruhi oleh dukungan aktif Kepolisian melalui operasi gabungan dan penegakan hukum, serta adanya partisipasi masyarakat yang memberikan respons positif terhadap kebijakan ODOL. Dengan demikian, keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh kinerja organisasi, tetapi juga oleh kolaborasi antar pemangku kepentingan.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam Pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada Angkutan Barang, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan ODOL di Kota Banda Aceh telah berjalan cukup baik. Hal tersebut dapat dilihat berdasarkan empat indikator implementasi kebijakan menurut George C. Edwards III, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Komunikasi Implementasi kebijakan ODOL dari aspek komunikasi telah berjalan dengan baik. Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh secara rutin melakukan penyampaian informasi melalui sosialisasi, rapat koordinasi, dan komunikasi dengan pihak terkait. Informasi yang diberikan juga dinilai jelas dan konsisten sehingga pelaksana maupun kelompok sasaran memahami tujuan dan substansi kebijakan ODOL.

Sumber Daya Dari aspek sumber daya, Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh telah memiliki sumber daya manusia, anggaran, serta dukungan administrasi yang cukup untuk mendukung pelaksanaan kebijakan. Namun, masih terdapat keterbatasan pada sarana dan prasarana teknis, seperti belum tersedianya fasilitas jembatan timbang dan alat pendukung pengawasan kendaraan ODOL secara optimal.

Disposisi Dari aspek disposisi, pelaksana kebijakan menunjukkan sikap yang positif, komitmen, dan kesediaan untuk menjalankan kebijakan ODOL sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, pengemudi angkutan barang juga memiliki kesadaran akan pentingnya mematuhi aturan ODOL demi keselamatan lalu lintas dan perlindungan infrastruktur jalan. Struktur Birokrasi Dari aspek struktur birokrasi, pelaksanaan kebijakan ODOL telah didukung oleh SOP yang jelas, pembagian tugas yang sesuai dengan fungsi masing-masing unit kerja, serta koordinasi yang baik antarunit dan antarinstansi. Struktur birokrasi yang ada dinilai cukup efisien dalam mendukung pelaksanaan kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh.

Peran dan Dukungan Kepolisian Serta Masyarakat Pengguna Jalan Secara keseluruhan, implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) pada angkutan barang telah berjalan cukup baik. Namun, masih diperlukan peningkatan pada aspek sarana dan prasarana pengawasan guna mendukung efektivitas pelaksanaan kebijakan di masa mendatang. Peran pemangku kepentingan pendukung, khususnya Kepolisian dan masyarakat pengguna jalan, juga telah memberikan kontribusi yang positif dalam mendukung pelaksanaan kebijakan pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) di Kota Banda Aceh.

Kepolisian berperan melalui koordinasi dengan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan pengawasan, penertiban, serta penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL sesuai dengan kewenangan yang dimiliki. Sementara itu, masyarakat menunjukkan dukungan terhadap kebijakan tersebut melalui kepatuhan

terhadap aturan lalu lintas, meningkatnya kesadaran akan bahaya kendaraan ODOL, serta apresiasi terhadap upaya pemerintah dalam menciptakan keselamatan berlalu lintas dan menjaga kualitas infrastruktur jalan. Sinergi antara Dinas Perhubungan, Kepolisian, dan masyarakat menjadi faktor pendukung yang memperkuat implementasi kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh, meskipun masih diperlukan peningkatan koordinasi, sosialisasi, dan partisipasi secara berkelanjutan agar tujuan kebijakan dapat tercapai secara lebih optimal.

Keterbatasan SDM dan Keterbatasan Sarana/Prasarana Pengawasan Pelaksanaan kebijakan pencegahan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) di Kota Banda Aceh masih menghadapi beberapa hambatan utama. Hambatan yang paling menonjol adalah keterbatasan sumber daya manusia (SDM) yang tersedia untuk melaksanakan kegiatan pengawasan dan penindakan di lapangan. Jumlah personel yang terbatas menyebabkan kegiatan pengawasan belum dapat dilakukan secara maksimal dan berkelanjutan pada seluruh wilayah yang menjadi sasaran pengawasan.

Selain keterbatasan SDM, belum tersedianya jembatan timbang menjadi salah satu kendala penting dalam memastikan kesesuaian berat muatan kendaraan angkutan barang secara akurat. Kondisi tersebut menyebabkan proses pemeriksaan terhadap kendaraan yang diduga melakukan over loading masih memiliki keterbatasan dalam memperoleh pengukuran berat kendaraan secara langsung dan terukur. Hambatan lainnya adalah keterbatasan sarana dan prasarana pendukung pengawasan, baik peralatan pemeriksaan maupun fasilitas teknis lainnya yang diperlukan dalam pelaksanaan pengawasan ODOL. Keterbatasan tersebut

berdampak pada kemampuan petugas dalam melakukan pengawasan secara optimal. Dengan demikian, meskipun komunikasi kebijakan, komitmen pelaksana, dan koordinasi dengan pihak terkait telah berjalan cukup baik, keterbatasan sumber daya manusia, belum tersedianya jembatan timbang, serta keterbatasan sarana dan prasarana pengawasan menjadi faktor utama yang menyebabkan implementasi kebijakan pencegahan ODOL di Kota Banda Aceh belum sepenuhnya optimal.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, penulis memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Terkait Implementasi Kebijakan ODOL oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Penguatan Sarana dan Prasarana Teknis Pengawasan: Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh disarankan untuk mengajukan pengadaan fasilitas penimbangan kendaraan operasional (seperti jembatan timbang portabel/*portable axle scale*) dan alat ukur dimensi digital. Hal ini penting untuk mengatasi keterbatasan belum adanya jembatan timbang tetap, sehingga pengawasan muatan berlebih dapat dilakukan secara terukur dan akurat langsung di lapangan. Peningkatan Kapasitas dan Pengalokasian Sumber Daya Manusia (SDM) Guna mengatasi keterbatasan jumlah personel pengawas di lapangan, Dinas Perhubungan perlu melakukan penjadwalan ulang pengawasan secara intensif pada jam-jam dan rute rawan melintasnya angkutan barang ODOL. Selain itu, perlu diadakan bimbingan teknis (*bimtek*) atau

pelatihan berkala untuk meningkatkan profesionalisme petugas teknis lapangan. Optimalisasi Saluran Komunikasi dan **Sosialisasi**: Dinas Perhubungan disarankan untuk memperluas media sosialisasi tidak hanya melalui media sosial, tetapi juga memasang baliho, spanduk imbauan, dan rambu peringatan ODOL di titik-titik strategis, seperti di sekitar kawasan pelabuhan, terminal barang, serta batas kota. Sosialisasi tatap muka secara berkala juga perlu ditingkatkan kepada pengelola jasa angkutan dan asosiasi logistik.

2. Terkait Peran Pemangku Kepentingan Pendukung Sinergitas Pengawasan Bersama Kepolisian (Polresta Banda Aceh): Mengingat pentingnya peran Kepolisian dalam penegakan hukum dan penilangan, disarankan agar Dinas Perhubungan dan Satlantas Polresta Banda Aceh meningkatkan frekuensi Operasi Gabungan (Patroli Terpadu) secara berkala. Koordinasi yang tertuang dalam mekanisme kerja sama formal perlu diperkuat agar penindakan terhadap kendaraan pelanggar ODOL memiliki efek jera yang lebih kuat. Mendorong Partisipasi Aktif Masyarakat dan Pengguna Jalan: Pemerintah Kota Banda Aceh dan Dinas Perhubungan disarankan untuk menyediakan saluran pengaduan/layanan pelaporan khusus berbasis digital (aplikasi/WhatsApp/media sosial) yang responsif. Hal ini memungkinkan masyarakat pengguna jalan untuk berpartisipasi aktif melaporkan keberadaan armada angkutan barang yang berpotensi membahayakan keselamatan atau merusak fasilitas jalan. Pembinaan

Terarah kepada Pemilik Usaha dan Pengemudi Angkutan Barang: Asosiasi maupun pengelola angkutan barang disarankan untuk melakukan pengawasan internal (*self-monitoring*) terhadap armada yang dioperasikan sebelum turun ke jalan, serta tidak memaksakan beban muatan melampaui Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) demi persaingan usaha semata.

3. Bagi Pemerintah Daerah Diharapkan dapat memberikan dukungan anggaran yang lebih memadai untuk menunjang pelaksanaan kebijakan ODOL, khususnya dalam pengadaan sarana dan prasarana pengawasan seperti fasilitas penimbangan kendaraan dan peralatan pendukung lainnya.
4. Bagi Pengemudi dan Pelaku Usaha Angkutan Barang Diharapkan dapat meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap ketentuan dimensi dan muatan kendaraan demi keselamatan lalu lintas, kenyamanan pengguna jalan, dan keberlangsungan infrastruktur transportasi.
5. Bagi Peneliti Selanjutnya Diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi bagi penelitian berikutnya dengan mengembangkan kajian mengenai efektivitas kebijakan ODOL, pengawasan angkutan barang, atau evaluasi implementasi program Zero ODOL di daerah lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Anwar, K. G., Tamin, O. Z., & Najid. (2020, November). Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimension Overload (ODOL) Terhadap Perkerasan Jalan. Prosiding Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Ke-23.
- Andi Cudai Nur dan Muhammad Guntur, *Analisis Kebijakan Publik* (Makassar: Badan Penerbit Universitas Negeri Makassar, 2019) hlm. 6.
- Dr.H. Abdal, M.Si. *Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Implementasi Kebijakan Publik* (Bandung, Jawa Barat, 2025, 232 Hal.
- Erren Mutiara Putri, Lita Tyesta Addy Listya Wardhani, dan Hendro Saptono, “Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan dalam Pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kabupaten Pati,” *Diponegoro Law Journal*, Vol. 6, No. 2 (2017), hlm. 5.
- Gautama, N. W., Dewi, P. A., dkk. (2022). Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (Odol) Kepada Pengemudi dan Pemilik Angkutan Brang di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Semangat Nyata untuk Mengabdi*.
- George C. Edwards III, *Implementing Public Policy* (Washington, D.C.: Congressional Quarterly Press, 1980).
- Iman Amanda Permatasari” BOOK REVIEW KEBIJAKAN PUBLIK (TEORI, ANALISIS, IMPLEMENTASI DAN EVALUASI KEBIJAKAN) “Volume 1 Nomor 1 Maret 2020: TheJournalish Hal. 034-038
- Jossy Ardhan Pratama, Anita Susanti” Analisis Penanganan Permasalahan OverdimensionOverloading di Ruas Jalan Mojokerto – Surabaya” Volume 1 Nomor 2 Agustus 2023 Halaman 203-212ISSN.
- Kementrian Perhubungan Republik Indonesia, Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension), ditetapkan di Jakarta pada tanggal 11 Oktober 2019
- Mutiara Rishela Lukeny Armajaya” Analisis Yuridis Terhadap Penerapan Kebijakan Zero Over-Dimension dan Over Loading (Bebas Ukuran Lebih dan Muatan Lebih) di Indonesia” *SIBATIK JOURNAL | VOLUME 1NO.12(2022)*
- Mia Astuti, Sugianor, Reno Affrian” Kinerja Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu Sungai Utara Dalam Melakukan Pengawasan Truk Odol Yang Melintas Di Ruas Jalan Hulu Sungai Utara” Vol 1, No. 2, 2024

- Muhammad Reza Hasrul dkk., “Evaluasi kepatuhan kendaraan terhadap peraturan *overdimension overloading* (Studi kasus UPPKB Tana Batue)”, *Teknosains* 18, no. 3 (April 2023), hlm. 45–56.
- Miles, Matthew B. dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif: Buku Sumber tentang Metode-Metode Baru*, terj. Tjetjep Rohendi Rohidi (Jakarta: UI Press, 2014), hlm. 16–20.
- Nengah Widiangga Gautama, Putu Ayu Govika Krisna Dewi, Putu Diva Ariesthana Sadri, Ocky Soelistyo Pribadi, Bambang Istiyanto, Ahmad Soimun, Dynes Rizky Navianti, Ni Luh Darmayanti” *Sosialisasi Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) Kepada Pengemudi dan Pemilik Angkutan Barang Di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar*” Volume 2 No 1, Juni 2022, 9–14
- Stephen R. Covey, *The 7 Habits of Highly Effective People: Powerful Lessons In Personal Change* (New York: Simon & Schuster, 2004), hlm. 45
- Syarif Makmur, “Kesalahan Penafsiran Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi dan Struktur Birokrasi dalam Implimentasi Kebijakan,” *Lentera: Multidisciplinary Studies*, Vol 1, No. 3, 2023.
- Thadeus Raphael Gunawan, Amalia kurniawan, Muchammad Fauzi” *Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimension Over Loading (Studi Liberatur)* Vol. 3, No. 1, Juli, 2023 hal. 112-117
- Peraturan Wali Kota Banda Aceh Nomor 53 Tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi, serta Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, Pasal 3, hlm. 2.
- Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh” *RENCANA STRATEGIS (RENSTRA) DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDA ACEH TAHUN 2017-2022*” diambil dari <https://123dok.com/document/qv1pg81q-rencana-strategis-tahun.html>
- Indonesia. Kementerian Perhubungan. 2019. Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension). Jakarta: Biro Hukum Kementerian Perhubungan.
- Indonesia. Kementerian Perhubungan. 2021. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 529. Jakarta: Biro Hukum Kementerian Perhubungan.
- Kementrian Perhubungan, *Rencana Strategis Badan Kebijakan Transportasi Tahun 2022-2024*, Jakarta: Kementerian Perhubungan, 2022

Kementrian Perhubungan, “Kebijakan Transportasi Perkotaan,” Jurnal Penelitian Transportasi, vol. 20, No. 1 (2018).
Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta, 2009.



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Surat Keputusan Skripsi



SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIP UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: 3096/Un.08/FISIP/Kp.07.6/12/2025

TENTANG
PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL
DAN ILMU PEMERINTAHAN UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

Menimbang : a. bahwa untuk kelancaran bimbingan skripsi dan ujian munaqasyah mahasiswa pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh maka dipandang perlu menunjuk pembimbing skripsi tersebut yang dituangkan dalam Surat Keputusan Dekan;

b. bahwa saudara yang tersebut namanya dalam surat keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk diangkat sebagai pembimbing skripsi;

c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan b perlu menetapkan surat keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu pemerintahan.

Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003, tentang Sistem Pendidikan Nasional;

2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;

3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;

4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah RI Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;

5. Peraturan Pemerintahan Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;

6. Keputusan Presiden Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh menjadi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;

7. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 14 Tahun 2022, tentang perubahan PMA nomor 12 tahun 2022 statuta UIN Ar-Raniry Banda Aceh ;

8. Peraturan Menteri Agama Nomor 44 tahun 2022 tentang perubahan PMA nomor 12 tahun 2022 tentang Organisasi & Tata Kerja UIN Ar-Raniry;

9. Keputusan Menteri Agama Nomor 492 Tahun 2003, tentang Pendegiasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan, dan Pemberhentian PNS di Lingkungan Depag, RI;

10. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 293/KMK.05/2011 tentang Penetapan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh pada Kementerian Agama sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Badan Layanan Umum;

11. Peraturan Direktur Jenderal Perbendaharaan nomor PER-50/PB/2007 tentang Pelaksanaan Pengelolaan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) Oleh Satuan Kerja Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum (PK-BLU);

12. DIPA UIN Ar-Raniry Banda Aceh Nomor: 025.04.2.423925/2025, Tanggal 02 Desember 2024.

Memperhatikan : Keputusan Seminar Proposal Skripsi Prodi Ilmu Administrasi Negara pada tanggal **06 November 2025**

MEMUTUSKAN

Menetapkan : SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH TENTANG PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

KESATU : Menunjuk dan mengangkat Saudara :

1. **Ferry Setiawan, S.E., Ak., M.Si.** Sebagai pembimbing I

2. **Zakki Fuad Khalil, M.Si.** Sebagai pembimbing II

Untuk membimbing skripsi :

Nama : **Mirza Saputra**

NIM : 210802031

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Judul : Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh Dalam Pencegahan Over Dimension Over Loading (ODOL) Pada Angkutan Barang

KEDUA : Segala pembiayaan yang diakibatkan oleh surat keputusan ini dibebankan pada DIPA Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku.

KETIGA : Surat Keputusan ini berlaku sejak ditetapkan sampai dengan berakhirnya Semester Ganjil Tahun Akademik 2026/2027 dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam surat keputusan ini.



Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 08 Desember 2025
DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL
DAN ILMU PEMERINTAHAN,

Tembusan:

1. Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
2. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara;
3. Pembimbing yang bersangkutan untuk dimaklumi dan dilaksanakan;
4. Yang bersangkutan.

Lampiran 2. Surat Penelitian



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh Telp/Fax : 0651-752921

Nomor : B-59/Un.08/FISIP.1.05/01/2026
Lamp : -
Hal : *Penelitian Ilmiah Mahasiswa*
Kepada Yth,
Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh
Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.
Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

NIM : 210802031
Nama : MIRZA SAPUTRA
Program Studi/Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
Alamat : Nasional Kuta baro Jeuram

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Pemerintahan bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDA ACEH DALAM PENCEGAHAN OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) PADA ANGKUTAN BARANG**

Banda Aceh, 14 Januari 2026
An. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan



Eka Januar, M.Soc.Sc.
NIP. 198401012015031003

Berlaku sampai : 29 Mei 2026

جامعة الرانيري
AR - RANIRY

Lampiran 3. Surat Izin Penelitian Dari Kesbangpol



PEMERINTAH KOTA BANDA ACEH

BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK

Jalan Tpk. Hasyim Barita Muda No. 1 Telepon Banda Aceh (0651) 22888
Faksimile (0651) 22888, Website : <http://kesbangpol.bandaacehkota.go.id>, Email : kesbangpol.pemkota@gmail.com

SURAT KETERANGAN PENELITIAN
NOMOR : 070/482/Ba.Kesbangpol/2026

Dasar :

1. Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2018 tentang Penerbitan Surat Keterangan Penelitian
2. Peraturan Walikota Banda Aceh Nomor 66 Tahun 2016 tentang Susunan Organisasi Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh.
3. Peraturan Walikota Banda Aceh Nomor 31 Tahun 2020 tentang Standar Operasional Prosedur pada Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh

Menimbang :

1. Surat Dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Nomor: B-59/Un.08/FISIP.1.05/01/2026 tanggal 14 Januari 2026 perihal Penelitian Ilmiah Mahasiswa/Mencari Data.

Berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dan b di atas, maka Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh, memberikan Rekomendasi kepada :

Nama/NIM : Mirza Saputra / 210802031
Pekerjaan Peneliti : Mahasiswa
Alamat Peneliti : Jln. Laksamana Malahayati, Gp. Cadek, Kec. Baitussalam, Kab. Aceh Besar
Lokasi Penelitian : Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh
Lama Penelitian : 4 Mei s/d 4 Juli 2026
Status Penelitian : Baru / ~~lanjutan~~
Judul Penelitian : Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh dalam Pencegahan Over Dimension Over Loading (Odol) pada Angkutan Barang
Tujuan Penelitian : Untuk Mengetahui Efektifitas Penerapan Kebijakan Pencegahan Odol di Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.
Peserta : -
Penanggung jawab : Eka Januar, M.Soc.Sc. (Wakil Dekan Bid. Akademik dan Kelembagaan).

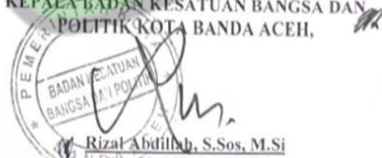
CATATAN :

1. Surat Keterangan Penelitian ini diterbitkan untuk kepentingan penelitian yang bersangkutan.
2. Tidak dibenarkan melakukan Penelitian/Survei yang tidak sesuai/tidak ada kaitannya dengan judul kegiatan Penelitian/Survei tersebut di atas.
3. Peneliti harus memberikan hasil laporan penelitiannya kepada Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh.
4. Apabila masa berlaku surat Surat Keterangan Penelitian ini berakhir, sedangkan pelaksanaan peneliti belum selesai maka perpanjangan Surat Keterangan Penelitian harus diajukan kembali kepada Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh dengan melampirkan laporan kegiatan penelitian
5. Surat Keterangan Penelitian ini dicabut kembali apabila pemegangnya tidak mentaati ketentuan tersebut di atas.



Dikeluarkan di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 05 Mei 2026

KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK KOTA BANDA ACEH,



Rizal Abdillah, S.Sos, M.Si
Pembina Utama Muda
NIP. 19731218 199303 1 005

1. Walikota Banda Aceh (sebagai laporan)
2. Para Kepala SKPK/Camat di Wilayah Kota B.Aceh;
3. Dekan Fakultas/PTN/PTS/Lembaga
4. Arsip.

Lampiran 4. Dokumentasi Penelitian



Wawancara Kabid Badan Pengawasan dan Petugas Lapangan



Wawancara Pemilik Mobil Barang



Wawancara kelompok Pengelola Angkutan Barang



Wawancara Kepolisian dan Masyarakat