DESAIN KEBIJAKAN PENGENDALIAN KENDARAAN OVER DIMENSION OVERLOAD/ODOL UNTUK MENEKAN KERUSAKAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN TANJUNG JABUNG TIMUR

Oleh
M. Furkan
Badan Perencanaan Pembangunan Daerah
Email: mfurkan023@gmail.com

Article History:
Received: 02-04-2026
Revised: 25-04-2026
Accepted: 05-05-2026

Keywords:
Infrastruktur Jalan, Kerusakan Jalan, Over Dimension Over Loading/ODOL, Kebijakan Zero ODOL, Kabupaten Tanjung Jabung Timur

Abstract: *Kerusakan infrastruktur jalan di Kabupaten Tanjung Jabung Timur menunjukkan trend peningkatan signifikan dalam beberapa tahun terakhir, yang sebagian besar disebabkan oleh tingginya aktivitas kendaraan angkutan barang dengan muatan berlebih (Over Dimension Over Loading/ODOL). Kondisi ini diperparah oleh karakteristik geografis wilayah berupa tanah gambut dan tingginya curah hujan, yang mempercepat degradasi struktur jalan. Makalah ini bertujuan untuk merumuskan desain kebijakan pengendalian Over Dimension Over Loading/ODOL yang efektif dalam menekan tingkat kerusakan jalan. Metode yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan analisis kebijakan berbasis studi literatur, regulasi, serta data sekunder, yang kemudian dikombinasikan dengan metode penilaian alternatif kebijakan menggunakan kriteria efektivitas, efisiensi, dan dampak jangka panjang. Hasil menunjukkan bahwa penerapan kebijakan Zero Over Dimension Over Loading/ODOL di daerah rawan merupakan alternatif kebijakan paling optimal. Implementasi kebijakan ini didukung melalui pendekatan logic model yang mencakup penguatan regulasi, pemanfaatan teknologi pemantauan, peningkatan kapasitas sumber daya manusia, serta edukasi kepada pelaku usaha dan masyarakat. Dalam jangka panjang, kebijakan ini diharapkan mampu meningkatkan kualitas infrastruktur jalan, menurunkan biaya pemeliharaan, meningkatkan keselamatan lalu lintas, serta mendorong efisiensi distribusi logistik dan pertumbuhan ekonomi daerah secara berkelanjutan.*

PENDAHULUAN

Infrastruktur jalan merupakan salah satu komponen utama dalam pembangunan ekonomi karena berperan langsung dalam mendukung kelancaran mobilitas barang dan jasa. Ketersediaan jaringan jalan yang baik dan terhubung secara merata mampu mempercepat

distribusi hasil produksi, menurunkan biaya logistik, serta meningkatkan aksesibilitas antarwilayah. Kondisi jalan yang memadai juga mendorong aktivitas perdagangan, memperluas peluang investasi, dan meningkatkan produktivitas masyarakat (Utomo, 2019). Namun, kondisi infrastruktur jalan yang rusak, dapat menghambat kelancaran distribusi barang dan jasa serta berpotensi menurunkan laju pertumbuhan ekonomi (Manurung et al., 2022). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik 2022-2024, rata-rata kondisi jalan rusak di Kabupaten Tanjung Jabung Timur mencapai sebesar 66,82 persen (BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2025). Hal ini mengakibatkan terganggunya aktivitas masyarakat, terutama dalam sektor ekonomi dan mobilitas. Jalan yang tidak layak memperlambat distribusi hasil pertanian dan perikanan, yang menjadi sektor unggulan daerah. Selain itu, kondisi ini juga menghambat akses layanan kesehatan dan pendidikan bagi warga di pelosok (Rudi, 2025).

Kabupaten Tanjung Jabung Timur secara geografis terletak pada 0°53'–1°41' Lintang Selatan dan 103°23'–104°31' Bujur Timur, dengan luas wilayah sebesar 5.085,71 km^2. Ketinggian ibu kota kecamatan di wilayah ini berkisar antara 1–5 meter di atas permukaan laut (mdpl). Secara administratif, Kabupaten Tanjung Jabung Timur yang beribu kota di Muara Sabak terdiri atas 11 kecamatan, 73 desa, dan 20 kelurahan. Sebagian besar wilayah ini merupakan kawasan rawa bergambut dimana kandungan kalori gambut berkisar antara 4000-5500 kalori/gram dengan tebal maksimum berkisar antara 5-13 meter (Dinas PUPR Kab. Tanjung Jabung Timur, 2020). Potensi sumber daya alam terbesar di kabupaten ini berasal dari sektor pertanian, khususnya subsektor perkebunan, dengan komoditas utama berupa kelapa sawit dan kelapa dalam. Hingga tahun 2025, luas areal perkebunan kelapa sawit tercatat sebesar 41.432 hektar dengan produksi mencapai 76.399 ton, sedangkan kelapa dalam memiliki luas areal 58.961 hektar dengan produksi sebesar 57.342 ton (BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2026). Kondisi tersebut menyebabkan intensitas kebutuhan transportasi pengangkutan komoditas perkebunan di wilayah ini via darat terus meningkat.

Dalam lima tahun terakhir, kualitas jalan di Kabupaten Tanjung Jabung Timur mengalami penurunan yang signifikan akibat dari pengangkutan komoditi ini. Panjang jalan dengan kondisi baik menurun dari 229,27 km (19,47%) pada tahun 2020 menjadi hanya 156,29 km (13,39%) pada tahun 2024. Sebaliknya, jalan dengan kondisi rusak berat meningkat drastis dari 145,44 km (12,35%) menjadi 953,24 km (81,66%) pada periode yang sama. Sementara itu, kategori jalan dengan kondisi sedang dan rusak ringan juga mengalami penurunan tajam, masing-masing dari 674,76 km (57,29%) menjadi 38,27 km (3,28%), serta dari 128,31 km (10,89%) menjadi 19,59 km (1,68%) (Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2025). Penurunan kualitas jalan umumnya dihasilkan dari kombinasi berbagai faktor teknis, lingkungan, dan manajerial yang saling berkaitan dan memperkuat dampak satu sama lain (Zulhanif et al., 2024).

Hal ini disebabkan tingginya intensitas lalu lintas kendaraan berat yang beroperasi secara terus-menerus dengan beban berlebih *Over Dimension Over Loading*/ODOL dari truk angkutan hasil perkebunan/sawit tanpa pengawasan muatan yang memadai (Eko, 2025). Selama 5 tahun terakhir (2021-2025) tercatat terjadi penambahan jumlah truk sebesar 57,08% atau sebanyak 1.224 unit dimana tahun 2021 sebanyak 1.628 unit meningkat menjadi 2.852 unit (BPS Provinsi Jambi, 2026). Curah hujan yang tinggi dan kondisi tanah yang masih labil juga berkontribusi terhadap percepatan kerusakan jalan, terutama melalui

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

meningkatnya kadar air pada lapisan perkerasan dan tanah pendukung di bawahnya. Air hujan yang tidak terdrainase dengan baik akan meresap ke dalam struktur perkerasan, menurunkan daya ikat material, serta melemahkan stabilitas tanah dasar sehingga kemampuan menahan beban lalu lintas berkurang secara signifikan (Halim, 2023). Selain itu, yang menjadi masalah kerusakan jalan yaitu Belum optimalnya pemeliharaan infrastruktur jalan (Rahmasari, 2026). Alokasi anggaran untuk pemeliharaan jalan sering kali mengalami kendala yang signifikan (Robbani & Nadhif, 2024).

Tingginya aktivitas kendaraan angkutan *Over Dimension Over Loading*/ODOL disebabkan Lemahnya pengawasan dan pengendalian muatan kendaraan angkutan barang di Kabupaten Tanjung Jabung Timur tercermin dari belum optimalnya sistem pengawasan terpadu terhadap kendaraan angkutan komoditas, khususnya sawit, yang melintasi jalan kabupaten sehingga praktik *Over Dimension Over Loading*/ODOL terus berlangsung tanpa kontrol yang memadai dan berkontribusi besar terhadap percepatan kerusakan jalan di Kabupaten Tanjung Jabung Timur (Oktarian, 2025). Kondisi ini terlihat dari terbatasnya fasilitas pengawasan, seperti jembatan timbang, alat pemantau beban kendaraan, serta sistem pengawasan berbasis teknologi yang belum tersedia secara merata (Mangeswuri & Sayekti, 2025). Kurangnya koordinasi antar lembaga juga menyebabkan pengawasan tidak berjalan optimal karena setiap instansi belum sepenuhnya memiliki sistem kerja yang terpadu (Basuki, Pramesti, & Angraini, 2025). Kurangnya perhatian petugas pengawasan turut memperlemah pengendalian kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL, sehingga pelanggaran muatan berlebih masih sering terjadi dan sulit ditekan secara maksimal (Hizan, 2024).

Biaya operasional yang lebih murah juga menjadi salah satu penyebab tingginya aktivitas kendaraan angkutan *Over Dimension Over Loading*/ODOL (Rizqi et al., 2025). Pelaku usaha cenderung memuat barang melebihi kapasitas kendaraan karena dianggap lebih efisien dalam sekali perjalanan. Dengan membawa muatan lebih banyak, biaya bahan bakar, tenaga kerja, dan waktu pengiriman dapat ditekan (Gautama et al., 2022). Selain itu, praktik *Over Dimension Over Loading*/ODOL juga digunakan untuk menghindari biaya tambahan yang muncul apabila barang harus diangkut menggunakan lebih banyak kendaraan (Sayekti & Permana, 2024). Persaingan harga dalam sektor logistik semakin mendorong pelaku usaha memilih cara tersebut agar dapat menawarkan tarif angkutan yang lebih rendah dibandingkan pesaingnya (Hutari, 2025).

Sanksi yang tidak tegas turut memperkuat keberadaan kendaraan angkutan *Over Dimension Over Loading*/ODOL di jalan. Penegakan hukum yang belum konsisten menyebabkan pelaku usaha tidak memiliki efek jera terhadap pelanggaran yang dilakukan (Aulia et al., 2024). Dalam beberapa kasus, masih terdapat praktik penyimpangan yang membuat kendaraan dengan muatan berlebih tetap dapat beroperasi meskipun melanggar ketentuan (Candra et al., 2025). Selain itu, adanya pengaruh lobi dari pelaku usaha juga dapat melemahkan proses penindakan, terutama apabila kepentingan ekonomi lebih diprioritaskan dibandingkan keselamatan jalan dan perlindungan infrastruktur. Kondisi tersebut menyebabkan aktivitas kendaraan ODOL tetap tinggi dan sulit dikendalikan secara efektif (Sarumaha, 2025).

Dengan demikian, yang menjadi permasalahan (*problem statement*) adalah tingginya aktivitas kendaraan angkutan hasil perkebunan dengan muatan berlebih *Over Dimension*

Over Loading/ODOL yang melintasi ruas jalan di Kabupaten Tanjung Jabung Timur dikarenakan rendahnya pengawasan kendaraan ODOL terkait kesediaan sarana dan prasarana pengawasan sehingga menyebabkan tingginya tingkat kerusakan jalan. Menyadari besarnya tantangan yang timbul akibat penurunan kualitas jalan yang cukup signifikan, hal ini seharusnya menjadi momentum untuk memperkuat upaya pemeliharaan serta peningkatan infrastruktur jalan secara berkelanjutan.

Sebagai salah satu faktor yang cukup berpengaruh terhadap tingkat kerusakan jalan, diperlukan langkah kebijakan konkrit agar kondisi jalan tetap terjaga dengan baik dan dapat memberikan keamanan serta kenyamanan bagi para pengguna jalan. Tindakan yang dilakukan untuk mengatasi hal tersebut telah di canangkan oleh Pemerintah melalui Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang Jalan yang menargetkan perbaikan jalan daerah guna mendukung pusat produksi, pariwisata, dan konektivitas. Program ini melibatkan perbaikan jalan provinsi/kabupaten, program padat karya, dan pemanfaatan dana desa untuk meningkatkan kemantapan infrastruktur, efisiensi logistik, dan ekonomi lokal.

Visi Kabupaten Tanjung Jabung Timur Tahun 2025-2029 adalah membangun bersama rakyat untuk sejahtera dan bahagia "MERATA". Isu infrastruktur jalan masuk kedalam misi pertama yaitu Peningkatan Infrastruktur Dasar dan Konektivitas Antarwilayah. Misi ini sekaligus menjawab tantangan yang dihadapi wilayah ini dimana masih terbatasnya kondisi dan kualitas infrastruktur jalan di beberapa wilayah, keterbatasan anggaran pembangunan, serta kondisi geografis yang cukup menantang sehingga memerlukan strategi kebijakan yang komprehensif, terarah, dan berkelanjutan guna mempercepat pembangunan serta peningkatan kualitas infrastruktur daerah.

Metode pengumpulan data dalam makalah ini meliputi identifikasi data yang diperlukan serta pengumpulan sumber referensi yang relevan. Sumber referensi tersebut mencakup berbagai peraturan perundang-undangan, antara lain Undang-Undang (UU), Peraturan Pemerintah (PP), Peraturan Presiden (Perpres), Peraturan Menteri, serta Peraturan Daerah. Tahap awal ini juga meliputi perumusan kerangka pemikiran yang akan menjadi landasan analisis. Prosedur pemrosesan data dimulai dengan organisasi dan integrasi data yang dikumpulkan, menjamin bahwa dataset komprehensif dan diatur secara sistematis sesuai dengan persyaratan analitis. Selain itu, alternatif kebijakan dikembangkan melalui kerangka teoritis dan dinilai berdasarkan kriteria yang telah ditentukan. Pemilihan prioritas dari masing-masing alternatif kebijakan akan didasarkan pada penilaian skor oleh pihak kunci (keyperson) dengan mempertimbangkan efektivitas, efisiensi, serta dampak jangka panjangnya.

Pendekatan logic model diterapkan terakhir kali untuk mengevaluasi program dan sasaran kegiatan yang mendukung kebijakan tersebut, sehingga memfasilitasi perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi program.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan bagian integral dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi daerah serta meningkatkan konektivitas antar wilayah. Dalam konteks global, infrastruktur transportasi, khususnya jalan, menjadi salah satu faktor utama dalam meningkatkan daya saing wilayah melalui efisiensi distribusi barang dan jasa serta penguatan integrasi ekonomi (Kuncoro et al., 2024). Negara-negara berkembang sering

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

kali menghadapi berbagai tantangan yang signifikan dan kompleks, dan salah satu yang paling utama dalam konteks ini adalah keterbatasan yang nyata dalam kualitas infrastruktur yang tersedia. Hal ini berimplikasi secara langsung pada tingginya biaya logistik yang harus ditanggung oleh para pelaku usaha di berbagai sektor, serta rendahnya aksesibilitas wilayah yang menjadi masalah mendasar dan nyata bagi perkembangan ekonomi yang diharapkan oleh masyarakat. Keterbatasan infrastruktur ini tidak hanya menghambat pertumbuhan yang diperlukan, tetapi juga menyebabkan berbagai kesulitan yang berkelanjutan dalam mobilitas barang dan jasa, mengakibatkan gangguan yang dapat memperburuk kondisi ekonomi secara keseluruhan. Selain itu, kondisi ini mempersulit investasi yang dibutuhkan untuk memajukan sektor-sektor vital yang dapat menumbuhkan perekonomian (Sangfitri, 2025).

Dalam rencana strategis kementerian pekerjaan umum 2025-2029 telah mengangkat isu *Over Dimension Over Loading*/ODOL merupakan salah satu permasalahan serius dalam penyelenggaraan infrastruktur jalan di Indonesia. Kendaraan yang melebihi batas dimensi dan muatan yang telah ditetapkan memberikan dampak signifikan terhadap kerusakan struktur jalan. Beban berlebih mempercepat keausan lapisan perkerasan, memperlebar retakan, dan memicu terbentuknya lubang-lubang pada permukaan jalan. Akibatnya, usia layan jalan menjadi jauh lebih pendek dari yang direncanakan, dan biaya pemeliharaan serta rehabilitasi meningkat tajam (Kementerian Pekerjaan Umum, 2025).

Untuk itu, perawatan dan Pembangunan infrastruktur jalan menjadi agenda strategis pemerintah dalam rangka memperkuat konektivitas wilayah serta mengurangi kesenjangan pembangunan antar daerah (Aini & Yuliani, 2024). Hal ini tercermin dalam berbagai kebijakan pemerintah yang menempatkan sektor infrastruktur sebagai motor penggerak pertumbuhan ekonomi.

Kebijakan yang mengatur mengenai penyelenggaraan jalan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagaimana beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang yang menegaskan bahwa jalan merupakan prasarana transportasi darat yang mempunyai peranan penting dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, budaya, serta pertahanan dan keamanan negara. Undang-undang tersebut juga menekankan bahwa penyelenggaraan jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan yang dilaksanakan secara terpadu oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya. Dengan adanya kerangka regulasi tersebut, pembangunan infrastruktur jalan tidak hanya berfokus pada pembangunan fisik semata, tetapi juga mencakup aspek pengelolaan, pemeliharaan, serta pengendalian pemanfaatan jalan agar dapat berfungsi secara optimal dan berkelanjutan (Republik Indonesia, 2004, 2023).

Pemerintah juga menetapkan berbagai kebijakan turunan yang mengatur mengenai perencanaan, pembangunan, serta pemeliharaan infrastruktur jalan. Salah satu kebijakan penting adalah Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, yang mengatur lebih lanjut mengenai penyelenggaraan jalan, klasifikasi jalan, serta pembagian kewenangan antara pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota (Pemerintah Indonesia, 2006). Melalui pengaturan tersebut, diharapkan tercipta sistem

jaringan jalan yang terintegrasi dan mampu mendukung konektivitas antarwilayah secara efektif.

Salah satu kebijakan yang berkaitan langsung dengan peningkatan kualitas jalan daerah adalah Instruksi Presiden Nomor 3 Tahun 2023 tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah, yang bertujuan mempercepat perbaikan jalan kabupaten dan provinsi guna mendukung konektivitas pusat produksi, kawasan pariwisata, serta distribusi logistik di berbagai wilayah Indonesia. Kebijakan tersebut menekankan pentingnya sinergi antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam mempercepat pembangunan dan perbaikan infrastruktur jalan guna meningkatkan kemantapan jaringan jalan nasional. (Pemerintah Indonesia, 2023).

dalam kerangka pembangunan nasional, penguatan infrastruktur transportasi juga menjadi bagian penting dalam mendukung visi pembangunan jangka panjang Indonesia menuju Indonesia Emas 2045, Negara Kesatuan Republik Indonesia yang Bersatu, Berdaulat, Maju, dan Berkelanjutan. Infrastruktur jalan yang memadai diharapkan mampu meningkatkan keterhubungan antarwilayah, memperkuat daya saing daerah, serta membuka akses ekonomi bagi wilayah-wilayah yang selama ini masih terisolasi (Republik Indonesia, 2024).

Dalam konteks pembangunan nasional, pemerintah telah menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu prioritas utama dalam kebijakan pembangunan nasional. Hal ini tercermin dalam Asta Cita misi Presiden dan Wakil Presiden yang termuat kedalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2025-2029 yang selanjutnya dituangkan kedalam misi ke-2 rencana strategis kementerian pekerjaan umum dan penataan ruang 2025-2029 yaitu Meningkatkan pembangunan infrastruktur konektivitas jalan dan jembatan yang berkualitas dan terintegrasi untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan daya saing nasional (Kementerian Pekerjaan Umum, 2025; Pemerintah Indonesia, 2025).

Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur juga menempatkan pembangunan infrastruktur sebagai salah satu prioritas utama dalam agenda pembangunan lima tahunan. Hal ini tercermin dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Tanjung Jabung Timur Tahun 2025–2029, yang menetapkan peningkatan kualitas infrastruktur daerah sebagai salah satu sasaran strategis pembangunan. Program prioritas tersebut diwujudkan melalui inisiatif unggulan “Lancar Desaque”, yang bertujuan meningkatkan aksesibilitas antar desa serta memperkuat konektivitas wilayah guna mendukung pemerataan pembangunan dan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru berbasis desa (Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2025).

Namun demikian, upaya peningkatan kualitas infrastruktur jalan di Kabupaten Tanjung Jabung Timur masih menghadapi berbagai tantangan yang cukup kompleks. Kondisi geografis wilayah yang didominasi oleh daerah rawa dan tanah bergambut, keterbatasan kapasitas fiskal daerah, serta tingginya intensitas kendaraan angkutan hasil perkebunan dengan muatan berlebih menjadi faktor yang mempercepat kerusakan infrastruktur jalan (Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2025). Selain itu, meningkatnya aktivitas ekonomi di sektor perkebunan dan pertanian juga menyebabkan meningkatnya volume lalu lintas kendaraan berat yang melintasi jaringan jalan daerah, sehingga memperbesar tekanan terhadap struktur perkerasan jalan (Eko, 2025).

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

Menurut data BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur (2026), total panjang jalan di kabupaten ini mencapai 1.350,83 km. Dari jumlah tersebut, jalan dengan kewenangan pemerintah pusat memiliki panjang 82,00 km. Sementara itu, jalan yang menjadi kewenangan Pemerintah Provinsi Jambi tercatat sepanjang 101,44 km. Adapun porsi terbesar berada pada kewenangan Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, yaitu sepanjang 1.167,39 km.

Dalam beberapa tahun terakhir kualitas jalan menurut Kewenangan Provinsi Jambi di Kabupaten Tanjung Jabung Timur mengalami penurunan yang cukup signifikan.

Tabel 1. Panjang Jalan kewenangan Provinsi Jambi di Kabupaten Tanjung Jabung Timur (km) 2021-2025

Kondisi Jalan	tahun				
	2021	2022	2023	2024	2025
Mantap	56,00	52,04	63,51	45,37	45,84
Rusak Ringan	7,70	31,80	1,40	8,80	8,60
Rusak Berat	36,21	16,07	35,00	47,27	47,00
JUMLAH	43,91	47,87	36,40	56,07	55,60

Sumber : BPS Kab. Tanjung Jabung Timur, data diolah

Berdasarkan Tabel 1, kondisi jalan kewenangan Provinsi Jambi di Kabupaten Tanjung Jabung Timur tahun 2021–2025 menunjukkan tren yang kurang baik. Panjang jalan dalam kondisi mantap mengalami fluktuasi dan cenderung menurun setelah mencapai puncak pada tahun 2023 (63,51 km) menjadi sekitar 45 km pada tahun 2024–2025. Sebaliknya, jalan rusak berat meningkat signifikan dari 16,07 km pada tahun 2022 menjadi sekitar 47 km pada tahun 2024–2025. Sementara itu, kondisi rusak ringan juga menunjukkan ketidakstabilan yang mengindikasikan lemahnya pemeliharaan.

Sama halnya di Kabupaten Tanjung Jabung Timur, data BPS menunjukkan bahwa kondisi jalan menurut kewenangan Kabupaten Tanjung Jabung Timur menunjukkan kecenderungan yang semakin memburuk.

Tabel 2. Panjang Jalan menurut kewenangan Kabupaten di Kabupaten Tanjung Jabung Timur (km). 2021-2025

Kondisi Jalan	tahun				
	2021	2022	2023	2024	2025
Mantap	904,03	905,71	796,28	227,48	194,56
Rusak Ringan	128,31	106,13	231,97	410,97	19,59
Rusak Berat	145,44	165,94	206,92	596,72	953,24
JUMLAH	1.177,77	1.177,77	1.235,17	1.235,17	1.167,40

Sumber : BPS Kab. Tanjung Jabung Timur, data diolah

Tabel 2, memperlihatkan penurunan drastis terjadi pada jalan dengan kondisi mantap, dari 904,03 km pada tahun 2021 menjadi 194,56 km pada tahun 2025. Sebaliknya, jalan rusak berat meningkat tajam hingga mencapai 953,24 km pada tahun 2025. Kondisi ini mengindikasikan adanya ketidakseimbangan antara pembangunan dan pemeliharaan jalan.

Penurunan kualitas jalan tersebut memberikan dampak langsung terhadap aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Kondisi jalan yang rusak menyebabkan waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama serta meningkatkan biaya transportasi, terutama dalam

proses distribusi hasil produksi dari wilayah pedesaan menuju pusat-pusat perdagangan. Hal ini sangat dirasakan oleh masyarakat yang bergantung pada sektor pertanian, perkebunan, dan perikanan sebagai sumber mata pencaharian utama. Selain itu, kondisi jalan yang kurang memadai juga dapat menghambat akses masyarakat terhadap layanan dasar seperti pendidikan, kesehatan, serta pelayanan publik lainnya, khususnya bagi masyarakat yang tinggal di wilayah pedesaan atau daerah terpencil (Gumelar et al., 2023).

Keadaan ini timbul akibat beberapa faktor yang saling terkait. Salah satunya adalah adanya kendaraan yang membawa muatan melebihi batas yang ditetapkan *Over Dimension Over Loading*/ODOL. Hal ini bukan hanya menciptakan masalah dalam sistem lalu lintas, tetapi juga memberikan dampak negatif yang serius terhadap infrastruktur jalan yang telah ada (Dewi et al., 2022).

Salah satu pendekatan pengendalian kerusakan Infrastuktur jalan akibat tingginya aktivitas kendaraan angkutan dengan muatan berlebih *Over Dimension Over Loading*/ODOL melalui penerapan kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading* (Gautama et al., 2022). kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL dibentuk sebagai upaya pemerintah untuk memprioritaskan aspek keselamatan, ekonomi dan sosial masyarakat. Urgensi kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL untuk mendorong Keselamatan Lalu Lintas, Kerusakan Jalan, Efesiensi Logistik, Penghematan Anggaran Negara, Kepatuhan Hukum, Keadilan Ekonomi (Rossa et al., 2026).

Zero Over Dimension Over Loading/ODOL adalah merupakan kebijakan nasional Indonesia yang bertujuan untuk menghilangkan total praktik kendaraan angkutan barang yang melanggar aturan ukuran (dimensi) dan kapasitas muatan (Basuki, Pramesti, & Anggraini, 2025)

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Surat Edaran Nomor SE 21 Tahun 2019 telah mengeluarkan kebijakan pengawasan terhadap mobil barang yang melanggar muatan lebih (*overloading*) dan/atau ukuran lebih (*over dimension*). Kebijakan ini bertujuan untuk menjaga infrastruktur jalan, mengurangi kerusakan yang menyebabkan pembiayaan perbaikan, serta mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (Pemerintah RI, 2019). Akan tetapi implementasi di tingkat pemerintah daerah masih belum sepenuhnya efektif. Pengawasan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran ini sering terkendala oleh keterbatasan fasilitas pengawasan, koordinasi antar lembaga yang kurang optimal, serta rendahnya perhatian petugas pengawasan di lapangan. Hal ini menunjukkan bahwa tantangan dalam implementasinya di daerah membutuhkan perhatian lebih untuk memastikan kesuksesan dan efektivitasnya dalam menjaga infrastruktur jalan dan keselamatan lalu lintas.

Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur telah melaksanakan kebijakan dalam bentuk Program yang telah dijalankan melalui Dinas perhubungan adalah Program Penyelenggaraan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Program ini merupakan inisiatif yang dirancang untuk mengelola dan mengatur sistem transportasi di jalan raya secara efektif. Program ini mencakup berbagai aspek, mulai dari perencanaan infrastruktur jalan, pengaturan lalu lintas, hingga pengawasan dan pemeliharaan sarana transportasi. Tujuannya adalah untuk menciptakan suatu sistem transportasi yang aman, efisien, dan ramah lingkungan, serta untuk mengurangi kemacetan dan meningkatkan mobilitas masyarakat (Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2026).

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

Program penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan mencakup 2 (dua) kegiatan yaitu kegiatan penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/Kota dan kegiatan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan Kabupaten / Kota.

1) Kegiatan penyediaan perlengkapan jalan di jalan Kabupaten/ Kota yang dilaksanakan melalui sub kegiatan Rehabilitasi Dan Pemeliharaan Prasarana Jalan dengan target indikator kinerja adalah Jumlah Prasarana Jalan Yang Terehabilitasi Dan Terpelihara;
2) Kegiatan pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk jaringan jalan Kabupaten / Kota dilaksanakan melalui 2 (dua) sub kegiatan yaitu a) Penataan Manajemen Dan Rekayasa Lalu Lintas dengan target indikator Jumlah Sosialisasi Angkutan Barang dan Penegakkan Hukum, dan Jumlah Pelaksanaan Pemantauan Posko Di Berbagai Titik Jalan; b) Pengawasan Dan Pengendalian Efektivitas Pelaksanaan Kebijakan Untuk Jalan Kabupaten /Kota dengan target indikator kinerja Jumlah Pelaksanaan Pam Posko Di Tempat Yang Sudah Ditetapkan, dan Jumlah Pengawasan dan Pengaturan LLAJ Kawasan Tertib Lalu Lintas (Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, 2026).

Selain itu, pemerintah juga terus mendorong pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan berorientasi pada peningkatan kualitas pelayanan publik. Infrastruktur jalan tidak hanya dituntut untuk mampu mendukung mobilitas yang lancar, tetapi juga harus memenuhi aspek keamanan, keselamatan, serta keberlanjutan lingkungan (Amalia et al., 2021). Upaya ini dilakukan melalui berbagai kebijakan pembangunan jalan nasional maupun daerah yang menekankan pada peningkatan kualitas konstruksi, penguatan sistem pemeliharaan jalan, serta pengawasan terhadap penggunaan jalan oleh kendaraan dengan muatan berlebih. Pengawasan terhadap kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL menjadi salah satu isu penting dalam pengelolaan infrastruktur jalan karena praktik tersebut dapat mempercepat kerusakan jalan dan meningkatkan biaya pemeliharaan infrastruktur secara signifikan (Zulhanif et al., 2024).

Alternatif Kebijakan Dan Pilihan Kebijakan

Berdasarkan pendekatan *Zero Over Dimension Over Loading* maka dilakukan perumusan alternatif kebijakan dengan mempertimbangkan efektivitas, kelayakan, dll (Bardach, 2012). Alternatif pertama adalah penerapan kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL (Over Dimension Over Load) di wilayah rawan. Kebijakan ini bertujuan untuk melarang kendaraan yang membawa muatan melebihi kapasitas yang diizinkan untuk melintas di kawasan yang rentan terhadap kerusakan jalan. Dengan adanya kebijakan ini, diharapkan akan ada pengawasan yang lebih ketat serta penegakan hukum yang lebih konsisten terhadap pelanggaran yang terjadi. Salah satu keuntungan utama dari kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL adalah kemampuannya untuk secara signifikan mengurangi tingkat kerusakan jalan yang sering terjadi di area-area rawan. Dengan mengurangi jumlah kendaraan yang melanggar batas muatan, jalan-jalan akan lebih terjaga kualitasnya, sehingga dapat memperpanjang umur infrastruktur jalan dan mengurangi biaya perawatan yang biasanya diperlukan akibat kerusakan. Selain itu, kebijakan ini juga berpotensi meningkatkan kesadaran di kalangan para pelaku usaha angkutan mengenai pentingnya mematuhi regulasi yang ada terkait dengan batasan muatan. Hal ini dapat mendorong praktik bisnis yang lebih bertanggung jawab dan berkelanjutan. Namun, tantangan terbesar adalah perlunya penerapan teknologi pengawasan yang efektif dan efisien. Teknologi ini harus mampu mendeteksi pelanggaran muatan secara akurat dan *real-*

time. Selain itu, konsistensi dalam penegakan hukum juga menjadi faktor krusial. Tanpa adanya penegakan hukum yang tegas dan berkelanjutan, kebijakan ini berpotensi menjadi tidak efektif, karena pelanggaran akan terus terjadi tanpa adanya konsekuensi yang jelas bagi para pelanggar.

Alternatif kedua adalah peningkatan kualitas konstruksi jalan yang adaptif terhadap kondisi lingkungan. Kebijakan ini tidak hanya menekankan pemanfaatan bahan yang lebih tangguh dan metode konstruksi yang lebih efektif, tetapi juga secara menyeluruh memperhitungkan berbagai aspek lingkungan seperti iklim, geologi, dan pola penggunaan lahan yang berdekatan. Dengan mengadopsi strategi ini, proyek konstruksi jalan dapat dirancang dan dilaksanakan lebih efisien untuk mengatasi beragam tantangan yang ditimbulkan oleh perubahan iklim, termasuk peningkatan kejadian banjir, erosi tanah, dan pergeseran pola cuaca ekstrem. Dalam hal ini, penggabungan teknologi mutakhir dan praktik teladan dalam teknik sipil sangat penting. Misalnya, penggunaan perangkat lunak pemodelan canggih dapat membantu insinyur dalam merancang jalan yang tidak hanya mematuhi peraturan keselamatan tetapi juga mampu menyesuaikan dengan perubahan kondisi lingkungan. Selain itu, metode konstruksi inovatif, seperti memanfaatkan bahan komposit yang lebih kuat dan lebih ringan, dapat meningkatkan umur panjang jalan sambil meminimalkan upaya dan biaya pemeliharaan di masa depan. Pendekatan ini juga menggabungkan pemeliharaan berkelanjutan terintegrasi, di mana pemantauan rutin kondisi jalan dilakukan untuk mengidentifikasi kerusakan sejak dini dan menerapkan perbaikan yang diperlukan sebelum masalah meningkat. Selain itu, penggunaan bahan ramah lingkungan dalam konstruksi tidak hanya meningkatkan daya tahan jalan tetapi juga sangat mengurangi efek buruk pada ekosistem lokal, menjaga keseimbangan lingkungan, dan menumbuhkan keberlanjutan. Namun, kendala yang dihadapi dalam melaksanakan kebijakan ini adalah investasi awal yang cukup besar yang diperlukan. Adopsi teknologi modern dan bahan yang lebih tahan lama sering melibatkan biaya yang signifikan, yang dapat menghambat banyak proyek. Keterbatasan anggaran dapat membatasi kapasitas untuk merangkul inovasi penting, menghasilkan peningkatan kualitas konstruksi jalan yang kurang optimal.

alternatif ketiga adalah pengembangan jalur khusus angkutan barang (*dedicated freight corridor policy*) kebijakan ini merupakan salah satu pendekatan struktural yang berorientasi jangka panjang dalam mengatasi permasalahan *Over Dimension Over Loading*/ODOL. Kebijakan ini berangkat dari premis bahwa salah satu akar persoalan kerusakan jalan dan ketidaktertiban lalu lintas angkutan barang terletak pada bercampurnya arus kendaraan berat dengan kendaraan ringan pada ruas jalan yang sama, tanpa diferensiasi fungsi dan kapasitas infrastruktur. Dalam konteks ini, jalur khusus angkutan barang dirancang sebagai koridor transportasi yang secara eksklusif atau semi-eksklusif digunakan oleh kendaraan logistik, khususnya kendaraan bertonase besar, sehingga distribusi beban lalu lintas dapat diatur secara lebih proporsional dan sesuai dengan daya dukung konstruksi jalan. Dengan demikian, kebijakan ini tidak hanya bertujuan mengurangi praktik ODOL, tetapi juga menciptakan sistem transportasi yang lebih tertib, aman, dan efisien.

Dari perspektif efektivitas, pengembangan jalur khusus angkutan barang memiliki potensi dampak yang sangat signifikan. Dengan memisahkan arus kendaraan berat dari kendaraan umum, tekanan terhadap jalan-jalan arteri dan kolektor yang tidak dirancang

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

untuk menahan beban besar dapat diminimalkan. Hal ini secara langsung akan mengurangi tingkat kerusakan jalan, memperpanjang layanan infrastruktur, serta menekan biaya pemeliharaan yang selama ini menjadi beban besar bagi anggaran negara. Selain itu, pemisahan jalur juga berdampak positif terhadap keselamatan lalu lintas, mengingat interaksi antara kendaraan berat dan kendaraan kecil sering kali menjadi faktor risiko kecelakaan. Dalam konteks efisiensi logistik, jalur khusus memungkinkan pergerakan barang yang lebih lancar karena minimnya hambatan dari lalu lintas campuran, sehingga waktu tempuh dapat diprediksi dengan lebih akurat. Efektivitas kebijakan ini semakin meningkat apabila didukung dengan sistem manajemen lalu lintas yang canggih serta integrasi dengan simpul-simpul logistik seperti pelabuhan, kawasan industri, dan pusat distribusi.

Namun dari sisi kelayakan (feasibility), kebijakan ini menghadapi tantangan yang tidak sederhana. Pembangunan jalur khusus angkutan barang membutuhkan investasi infrastruktur yang sangat besar, baik untuk pembangunan jalan baru maupun peningkatan kapasitas jalan yang sudah ada. Selain itu, aspek pembebasan lahan sering kali menjadi kendala utama, terutama di wilayah dengan kepadatan penduduk tinggi atau nilai ekonomi lahan yang tinggi. Dari sisi administratif, implementasi kebijakan ini juga memerlukan koordinasi lintas sektor yang kuat, melibatkan pemerintah pusat, pemerintah daerah, serta berbagai instansi terkait seperti perhubungan, pekerjaan umum, dan perencanaan pembangunan. Kelayakan kebijakan ini juga sangat bergantung pada kemampuan pemerintah dalam merancang skema pembiayaan yang inovatif, seperti kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU), penggunaan dana infrastruktur, atau pemanfaatan skema pembiayaan internasional. Tanpa desain pembiayaan yang matang, kebijakan ini berisiko menjadi beban fiskal yang berat.

Tantangan dalam implementasi yaitu terdapat beberapa isu krusial yang perlu diantisipasi. Pertama adalah potensi resistensi dari masyarakat dan pelaku usaha yang terdampak oleh pembangunan jalur baru, terutama terkait dengan pembebasan lahan dan perubahan pola mobilitas. Kedua adalah risiko underutilization, yaitu kondisi di mana jalur khusus yang telah dibangun tidak dimanfaatkan secara optimal oleh pelaku angkutan barang karena berbagai alasan, seperti biaya penggunaan yang tinggi atau lokasi yang kurang strategis. Ketiga adalah kebutuhan pengawasan yang ketat untuk memastikan bahwa kendaraan yang seharusnya menggunakan jalur khusus tidak kembali menggunakan jalan umum secara ilegal. Selain itu, terdapat pula tantangan dalam memastikan konektivitas jalur khusus dengan jaringan jalan eksisting, sehingga tidak menimbulkan bottleneck baru pada titik-titik tertentu. Oleh karena itu, implementasi kebijakan ini harus didukung dengan perencanaan yang komprehensif dan berbasis data.

Untuk meningkatkan kelayakan dan keberhasilan implementasi, pendekatan bertahap (phased development) dapat menjadi strategi yang relevan. Pemerintah dapat memulai dengan pengembangan koridor prioritas yang memiliki volume angkutan barang tinggi, seperti jalur penghubung antara kawasan industri dan pelabuhan. Selanjutnya, pengembangan dapat diperluas secara bertahap berdasarkan evaluasi kinerja dan kebutuhan. Pendekatan ini memungkinkan optimalisasi penggunaan sumber daya serta memberikan waktu bagi pelaku usaha untuk beradaptasi. Selain itu, integrasi dengan kebijakan lain seperti digitalisasi pengawasan, insentif bagi pengguna jalur khusus, serta pembatasan kendaraan berat di jalan umum akan memperkuat efektivitas kebijakan ini.

Dalam hal ini, jalur khusus tidak berdiri sendiri, melainkan menjadi bagian dari ekosistem kebijakan yang saling mendukung.

Dari perspektif win-win solution, kebijakan pengembangan jalur khusus angkutan barang menawarkan manfaat yang relatif seimbang bagi berbagai pihak. Bagi pemerintah, kebijakan ini dapat mengurangi beban biaya pemeliharaan jalan serta meningkatkan kinerja sistem transportasi nasional. Bagi pelaku usaha, jalur khusus memberikan kepastian waktu tempuh dan mengurangi risiko keterlambatan distribusi, yang pada akhirnya dapat meningkatkan efisiensi operasional. Sementara itu, bagi masyarakat umum, kebijakan ini meningkatkan keselamatan lalu lintas serta kenyamanan berkendara di jalan umum. Dengan demikian, meskipun membutuhkan investasi awal yang besar, manfaat jangka panjang yang dihasilkan jauh lebih besar dan berkelanjutan.

Keberhasilan kebijakan ini sangat ditentukan oleh kualitas tata kelola (governance) yang diterapkan. Transparansi dalam proses perencanaan dan pembangunan, akuntabilitas dalam penggunaan anggaran, serta partisipasi publik dalam pengambilan keputusan menjadi faktor penting yang tidak dapat diabaikan. Pemerintah perlu membangun komunikasi yang efektif dengan seluruh pemangku kepentingan untuk memastikan bahwa kebijakan ini dipahami dan didukung secara luas. Selain itu, evaluasi berkala terhadap kinerja jalur khusus juga diperlukan untuk mengidentifikasi permasalahan dan melakukan perbaikan secara berkelanjutan. Dalam hal ini, penggunaan indikator kinerja yang jelas dan terukur akan sangat membantu dalam menilai efektivitas kebijakan.

Pengembangan jalur khusus angkutan barang juga memiliki implikasi strategis terhadap pembangunan ekonomi nasional. Infrastruktur logistik yang efisien merupakan salah satu faktor kunci dalam meningkatkan daya saing suatu negara. Dengan adanya jalur khusus, biaya logistik dapat ditekan, distribusi barang menjadi lebih cepat, dan konektivitas antar wilayah semakin baik. Hal ini pada gilirannya akan mendorong pertumbuhan ekonomi, meningkatkan investasi, serta membuka peluang kerja baru. Oleh karena itu, kebijakan ini tidak hanya relevan dalam konteks pengendalian ODOL, tetapi juga sebagai bagian dari strategi pembangunan nasional yang lebih komprehensif.

Alternatif keempat adalah penguatan peran masyarakat dan pelaporan publik. Kebijakan ini merupakan pendekatan yang berupaya memperluas spektrum pengawasan kebijakan pengendalian *Over Dimension Over Loading* /ODOL dengan melibatkan aktor non-negara secara aktif. Dalam perspektif administrasi publik kontemporer, pendekatan ini sejalan dengan paradigma *collaborative governance* dan *co-production of public services*, di mana masyarakat tidak lagi diposisikan sebagai objek kebijakan, melainkan sebagai subjek yang turut berkontribusi dalam proses pengawasan dan penegakan regulasi. Permasalahan ODOL yang selama ini cenderung sulit dikendalikan melalui pendekatan top-down semata menunjukkan adanya keterbatasan kapasitas negara, baik dari sisi sumber daya manusia, jangkauan pengawasan, maupun potensi penyimpangan dalam praktik penegakan hukum. Oleh karena itu, keterlibatan masyarakat menjadi strategi penting untuk menciptakan sistem pengawasan yang lebih inklusif, transparan, dan akuntabel.

Kebijakan ini berangkat dari asumsi bahwa masyarakat sebagai pengguna jalan memiliki kepentingan langsung terhadap keselamatan lalu lintas dan kualitas infrastruktur jalan. Dalam konteks ini, masyarakat dapat berperan sebagai *watchdog* yang mampu mendeteksi dan melaporkan pelanggaran ODOL secara *real-time*. Mekanisme pelaporan

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

dapat difasilitasi melalui berbagai kanal, seperti aplikasi berbasis digital, layanan pengaduan publik, media sosial, maupun sistem hotline yang terintegrasi dengan instansi terkait. Dengan kemajuan teknologi informasi, hambatan dalam pengumpulan dan distribusi informasi menjadi semakin kecil, sehingga memungkinkan terbentuknya ekosistem pengawasan partisipatif yang lebih efektif. Selain itu, pelibatan masyarakat juga dapat memperkuat legitimasi kebijakan, karena adanya rasa kepemilikan bersama terhadap upaya penegakan aturan.

Dari sisi efektivitas, pendekatan ini memiliki potensi yang signifikan dalam meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi ODOL. Kehadiran masyarakat sebagai pengawas tambahan akan memperluas jangkauan pengawasan yang selama ini terbatas pada aparat pemerintah. Dengan demikian, peluang terjadinya pelanggaran dapat ditekan karena meningkatnya probabilitas terdeteksinya tindakan tersebut. Selain itu, efek jera juga dapat diperkuat melalui eksposur publik terhadap pelanggaran yang terjadi. Dalam jangka panjang, kebijakan ini dapat membentuk norma sosial baru yang menolak praktik ODOL sebagai perilaku yang tidak dapat diterima. Dengan kata lain, pendekatan ini tidak hanya bekerja pada level penegakan hukum formal, tetapi juga pada level internalisasi nilai dan perubahan perilaku sosial.

Namun efektivitas kebijakan ini sangat bergantung pada desain sistem pelaporan yang kredibel dan responsif. Sistem yang dibangun harus mampu memastikan bahwa setiap laporan yang masuk dapat diverifikasi secara cepat dan ditindaklanjuti secara konsisten. Tanpa mekanisme tindak lanjut yang jelas, partisipasi masyarakat berpotensi menurun karena hilangnya kepercayaan terhadap institusi pemerintah. Oleh karena itu, diperlukan integrasi antara sistem pelaporan publik dengan sistem penegakan hukum yang ada, termasuk koordinasi antar instansi seperti dinas perhubungan, kepolisian, dan otoritas jalan. Selain itu, pemanfaatan teknologi seperti geo-tagging, foto atau video sebagai bukti, serta integrasi dengan data kendaraan dapat meningkatkan akurasi dan validitas laporan.

Dari sisi kelayakan (feasibility), kebijakan ini relatif memiliki tingkat kelayakan yang tinggi dibandingkan alternatif lain yang memerlukan investasi infrastruktur besar. Pengembangan aplikasi pelaporan atau penguatan sistem pengaduan publik dapat dilakukan dengan biaya yang relatif moderat, terutama jika memanfaatkan platform digital yang sudah ada. Selain itu, Indonesia telah memiliki pengalaman dalam mengelola berbagai sistem pelaporan publik, seperti layanan pengaduan berbasis elektronik, yang dapat menjadi dasar pengembangan lebih lanjut. Dukungan regulasi juga dapat diperkuat melalui kebijakan yang menjamin hak masyarakat untuk berpartisipasi dalam pengawasan serta perlindungan terhadap pelapor (whistleblower protection).

Tantangan yang perlu diantisipasi dalam implementasi kebijakan ini. Salah satu tantangan utama adalah validitas dan reliabilitas laporan masyarakat. Tidak semua laporan yang masuk dapat dijamin kebenarannya, sehingga diperlukan mekanisme verifikasi yang efektif untuk menghindari kesalahan penindakan. Selain itu, terdapat potensi penyalahgunaan sistem pelaporan untuk kepentingan pribadi, seperti pelaporan palsu atau fitnah terhadap pihak tertentu. Untuk mengatasi hal ini, sistem perlu dilengkapi dengan fitur verifikasi identitas pelapor serta sanksi bagi pelaporan yang terbukti tidak benar.

Tantangan lain yang tidak kalah penting adalah aspek budaya dan kesadaran masyarakat. Partisipasi aktif dalam pengawasan publik memerlukan tingkat kesadaran dan

kepedulian yang tinggi terhadap kepentingan bersama. Dalam konteks ini, masih terdapat kecenderungan di sebagian masyarakat untuk bersikap apatis atau enggan terlibat karena berbagai alasan, seperti ketidakpercayaan terhadap pemerintah atau kekhawatiran akan risiko yang mungkin timbul. Oleh karena itu, diperlukan upaya edukasi dan sosialisasi yang berkelanjutan untuk membangun budaya partisipatif. Kampanye publik yang menekankan pentingnya keselamatan lalu lintas dan dampak negatif ODOL terhadap infrastruktur dapat menjadi salah satu strategi yang efektif.

Selain itu, aspek perlindungan terhadap pelapor juga menjadi isu krusial dalam implementasi kebijakan ini. Tanpa jaminan keamanan, masyarakat mungkin enggan untuk melaporkan pelanggaran karena takut akan adanya intimidasi atau tindakan balasan dari pihak yang dilaporkan. Oleh karena itu, pemerintah perlu memastikan adanya mekanisme perlindungan yang memadai, baik dari sisi kerahasiaan identitas maupun perlindungan hukum. Hal ini sejalan dengan prinsip good governance yang menekankan pentingnya transparansi, akuntabilitas, dan perlindungan hak-hak warga negara.

Alternatif kelima adalah Peningkatan Kapasitas Infrastruktur Transportasi Multimodal. Kebijakan ini mencakup penggunaan berbagai moda transportasi yang saling terintegrasi, seperti kereta api, angkutan air, dan angkutan umum, yang dapat bekerja secara bersamaan untuk mengoptimalkan distribusi barang dan mobilitas masyarakat. Dengan pengembangan berbagai jalur transportasi ini, ketergantungan pada transportasi darat yang selama ini mendominasi dapat dikurangi, sehingga beban pada jalan raya berkurang secara signifikan. Penerapan kebijakan ini tidak hanya memberikan manfaat dalam hal pengurangan kerusakan jalan, tetapi juga dapat meningkatkan efisiensi logistik secara keseluruhan, yang pada gilirannya dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Namun demikian, meskipun potensi yang dimilikinya sangat besar, tantangan utama dalam implementasi kebijakan ini adalah perlunya investasi besar dalam pembangunan infrastruktur transportasi multimodal serta koordinasi yang efektif antar berbagai instansi terkait.

Salah satu manfaat utama yang diharapkan dari pengembangan transportasi multimodal adalah pengurangan ketergantungan pada transportasi darat. Selama ini, sektor transportasi darat, terutama truk angkutan barang, menjadi penyumbang terbesar terhadap kerusakan jalan. Beban yang dihasilkan oleh kendaraan berat yang melintas di jalan raya seringkali melebihi kapasitas daya dukung jalan, yang akhirnya menyebabkan jalan cepat rusak dan memerlukan biaya perbaikan yang besar. Dengan mengalihkan sebagian besar angkutan barang ke moda transportasi lain, seperti kereta api atau angkutan air, maka distribusi barang dapat dilakukan dengan lebih efisien tanpa memberikan beban berlebih pada jalan raya.

Pengalihan angkutan barang ke moda transportasi lainnya juga berpotensi mengurangi kemacetan yang sering terjadi di jalan raya, terutama di kawasan perkotaan dan jalur-jalur utama yang padat. Kemacetan yang disebabkan oleh truk-truk besar seringkali memperlambat perjalanan, meningkatkan konsumsi bahan bakar, serta memperpanjang waktu tempuh. Dengan adanya sistem transportasi yang terintegrasi, seperti jaringan kereta api yang dapat mengangkut barang dalam jumlah besar dengan efisiensi tinggi atau terminal angkutan air yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan strategis, maka distribusi barang

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

menjadi lebih cepat dan efisien, sekaligus mengurangi tekanan pada infrastruktur jalan yang ada.

Selain mengurangi ketergantungan pada transportasi darat, kebijakan peningkatan kapasitas infrastruktur transportasi multimodal juga memiliki potensi besar dalam meningkatkan efisiensi logistik. Logistik yang efisien sangat berpengaruh pada kelancaran aliran barang dan bahan baku, serta menurunkan biaya operasional bagi sektor industri. Dengan sistem transportasi multimodal yang terintegrasi, distribusi barang dari satu moda ke moda lainnya dapat dilakukan dengan lebih mudah dan murah. Misalnya, barang yang awalnya diangkut melalui jalur darat bisa diteruskan dengan kereta api atau kapal laut, yang mampu menampung beban lebih besar dan lebih hemat energi dibandingkan dengan transportasi darat.

Dengan demikian, peningkatan efisiensi logistik ini tidak hanya menguntungkan sektor industri, tetapi juga berdampak langsung pada perekonomian nasional. Efisiensi dalam distribusi barang akan mendorong peningkatan daya saing produk dalam negeri di pasar global, serta meningkatkan kualitas layanan di sektor perdagangan dan distribusi. Selain itu, sistem transportasi multimodal juga memungkinkan penghematan dalam penggunaan bahan bakar, karena kereta api dan angkutan laut lebih efisien dalam hal konsumsi energi dibandingkan dengan kendaraan darat. Pengurangan konsumsi bahan bakar ini tentu saja akan memberikan dampak positif terhadap pengurangan emisi karbon, yang mendukung upaya Indonesia dalam mencapai target-target pengurangan emisi gas rumah kaca sesuai dengan komitmen internasional.

Salah satu keuntungan utama lainnya adalah pengurangan kerusakan jalan akibat beban berlebih. Jalan yang terus-menerus dilalui oleh kendaraan berat dengan muatan yang melebihi kapasitas dapat mengalami kerusakan struktural yang parah. Penggunaan transportasi multimodal yang terintegrasi akan membantu mengurangi volume kendaraan berat yang melintas di jalan raya, sehingga memperpanjang umur jalan dan mengurangi biaya pemeliharaan yang seharusnya dikeluarkan oleh pemerintah daerah. Dalam jangka panjang, ini akan mengurangi anggaran yang diperlukan untuk perbaikan jalan dan meningkatkan kualitas jalan yang lebih tahan lama dan aman untuk digunakan oleh masyarakat.

Meskipun pengembangan transportasi multimodal memiliki berbagai keuntungan, kebijakan ini juga menghadapi sejumlah tantangan besar yang harus diatasi. Salah satu tantangan utama adalah perlunya investasi besar dalam pembangunan infrastruktur yang mendukung transportasi multimodal. Pembangunan jalur kereta api, pelabuhan, terminal angkutan air, dan fasilitas angkutan umum terintegrasi memerlukan biaya yang sangat tinggi dan waktu yang lama untuk dapat direalisasikan. Hal ini membutuhkan komitmen jangka panjang dari pemerintah dan sektor swasta untuk berinvestasi dalam infrastruktur yang dapat menghubungkan moda transportasi yang ada dan memastikan bahwa sistem multimodal ini berjalan dengan lancar.

Selain itu, pengembangan infrastruktur multimodal membutuhkan integrasi yang kuat antara berbagai moda transportasi, yang seringkali dikelola oleh instansi yang berbeda. Koordinasi antar instansi pemerintah yang menangani transportasi darat, kereta api, angkutan air, dan angkutan umum harus dilakukan dengan hati-hati dan terencana. Setiap moda transportasi memiliki karakteristik dan regulasi yang berbeda, sehingga

penggabungan sistem ini memerlukan pengaturan yang jelas terkait dengan alur distribusi barang, pemeliharaan fasilitas, serta pengelolaan rute dan jadwal angkutan. Tanpa koordinasi yang baik, sistem transportasi multimodal yang diharapkan bisa menjadi lebih efisien justru dapat menjadi tidak efektif dan mempengaruhi kelancaran operasional.

Koordinasi yang buruk juga dapat menghambat pengembangan terminal angkutan multimodal yang menghubungkan berbagai moda transportasi. Misalnya, pembangunan terminal yang tidak terintegrasi dengan baik dapat menyebabkan kemacetan di titik-titik penghubung antar moda transportasi, seperti di pelabuhan atau stasiun kereta api. Ini akan mengurangi efisiensi yang ingin dicapai melalui penggunaan moda transportasi yang lebih bervariasi. Oleh karena itu, perencanaan yang matang dan keterlibatan semua pihak yang terkait, termasuk pemerintah daerah, pemerintah pusat, serta operator transportasi, sangat diperlukan untuk memastikan bahwa setiap elemen dalam sistem multimodal dapat saling mendukung dan berfungsi dengan baik.

Tantangan lainnya adalah perlunya regulasi dan kebijakan yang mendukung implementasi sistem transportasi multimodal. Tanpa adanya regulasi yang jelas dan terintegrasi, pengembangan dan operasionalisasi infrastruktur multimodal dapat terhambat. Pemerintah perlu menetapkan kebijakan yang mengatur pengelolaan dan pengembangan sistem multimodal, termasuk pembagian peran antara sektor publik dan swasta, serta insentif bagi investor untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur yang dibutuhkan. Kebijakan ini juga harus mencakup regulasi yang menjamin keamanan, keselamatan, dan keberlanjutan operasional transportasi multimodal, serta melibatkan pemangku kepentingan dari berbagai sektor untuk menciptakan sistem yang efisien dan terintegrasi.

Pilihan/Alternatif Kebijakan

Dalam menentukan prioritas dari alternatif kebijakan telah dilakukan penilaian skoring 1-5 oleh keyperson dilingkungan Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Tanjung Jabung Timur yaitu Pejabat eselon II, III berdasarkan pendekatan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL dengan mempertimbangkan kriteria efektivitas, efisiensi, dan dampak jangka panjangnya (Dunn, 2003).

Tabel 3 Skoring Alternatif Kebijakan

Alternatif Kebijakan	Efektivitas	Efisiensi	Dampak Jangka Panjang	Total Skor
Penerapan Kebijakan Zero *Over Dimension Over Loading*/ODOL di daerah Rawan	5	4	5	14
Peningkatan Kualitas Konstruksi Jalan yang Adaptif	4	3	4	11
pengembangan jalur khusus angkutan barang	3	4	3	10
penguatan peran masyarakat dan pelaporan publik	4	4	3	11
Peningkatan Kapasitas Infrastruktur Transportasi Multimodal	3	3	3	9

Sumber: Hasil Analisis, 2026

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

Berdasarkan analisis skoring pada Tabel 3, Penerapan Kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading/*ODOL di daerah Rawan adalah kebijakan dengan skor tertinggi. Kebijakan ini tentu akan menekan tingkat *overloading* dan over dimensi kendaraan angkutan, yang seringkali menjadi salah satu penyebab utama kerusakan jalan. Kebijakan *Over Dimension Over Loading*/ODOL yang diterapkan di daerah rawan akan menciptakan perubahan signifikan dalam hal kualitas infrastruktur jalan, pengurangan kecelakaan lalu lintas, dan pengurangan biaya pemeliharaan jalan yang lebih tinggi akibat beban yang berlebihan. disisi lain Penerapan Kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL juga dapat meningkatkan kesadaran pelaku usaha akan pentingnya mematuhi regulasi, sehingga .mendorong para pelaku usaha untuk lebih bertanggung jawab terhadap operasional angkutan barang mereka. Penerapan kebijakan ini juga memberikan peluang bagi pihak terkait, seperti operator transportasi, untuk melakukan pembaruan armada mereka dengan kendaraan yang lebih ramah lingkungan dan sesuai standar. Selain itu, kebijakan ini juga akan berperan dalam mengurangi kemacetan lalu lintas yang sering terjadi akibat kendaraan dengan beban berlebih. Kendaraan yang kelebihan muatan cenderung bergerak lebih lambat, menyebabkan hambatan di jalan raya yang pada akhirnya memperburuk kondisi lalu. Dengan membatasi kendaraan yang melanggar aturan *Over Dimension Over Loading*/ODOL, kelancaran lalu lintas dapat terjaga, yang akan berdampak pada waktu tempuh yang lebih singkat dan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan yang tidak memenuhi syarat. Kondisi ini akan memberikan kenyamanan lebih bagi masyarakat yang menggunakan jalan raya dan akan berdampak pada peningkatan kualitas hidup masyarakat.

Untuk mendukung Penerapan Kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL di daerah Rawan dalam wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Timur, maka dilakukan analisis logic model (Knowlton & Phillips, 2012) guna merancang hubungan sebab-akibat antara kebijakan, program, dan kegiatan, serta hasil yang diharapkan. Kebijakan ini mencakup beberapa elemen penting. Pertama, alokasi anggaran yang memadai untuk pengembangan dan pemeliharaan infrastruktur jalan yang rentan terhadap *Over Dimension Over Loading*/ODOL. Anggaran ini akan digunakan untuk perbaikan dan peningkatan kapasitas jalan, serta pemasangan alat pengukur kendaraan yang dapat mendeteksi kendaraan dengan dimensi atau berat yang melebihi ketentuan. Sumber daya yang cukup juga akan dialokasikan untuk pemeliharaan rutin agar jalan tetap dalam kondisi optimal dan dapat menahan beban kendaraan yang sesuai dengan kapasitas yang telah ditentukan.

kedua pembangunan sistem pemantauan yang efektif di titik-titik rawan Over *Dimension Over Loading*/ODOL. Penggunaan teknologi canggih seperti alat pemantau berat kendaraan otomatis dan sistem pelacakan berbasis GPS akan diterapkan untuk memastikan kendaraan yang melintas sesuai dengan standar yang ditetapkan. Pemasangan alat ukur di pintu-pintu masuk kabupaten atau titik kontrol strategis lainnya akan mempermudah proses identifikasi kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL. Selain itu, sistem ini juga memungkinkan otoritas terkait untuk mendapatkan data secara real-time mengenai volume kendaraan dan beban yang dibawa, sehingga tindakan yang cepat dapat diambil ketika ditemukan pelanggaran.

Ketiga, penguatan regulasi dan penegakan hukum yang lebih tegas terhadap kendaraan yang melanggar aturan *Over Dimension Over Loading*/ODOL. Pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan dan instansi terkait lainnya akan memastikan bahwa kendaraan yang

melintas di jalan-jalan utama tidak melebihi kapasitas yang ditetapkan. Pelanggaran terhadap kebijakan ini akan dikenakan sanksi berupa denda yang dapat disesuaikan dengan tingkat pelanggaran, termasuk penahanan kendaraan hingga masalah tersebut diselesaikan. Penegakan hukum yang tegas ini diharapkan dapat memberikan efek jera kepada pengusaha angkutan dan pengemudi kendaraan, sehingga mereka lebih patuh terhadap aturan yang ada.

Keempat, pengembangan kapasitas sumber daya manusia yang akan terlibat dalam pelaksanaan kebijakan ini. Pelatihan kepada petugas pengawasan, operator alat ukur, dan pihak yang terlibat dalam operasionalisasi kebijakan akan dilakukan secara berkala. Pelatihan ini bertujuan untuk meningkatkan pemahaman mereka tentang pentingnya kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL, serta teknik-teknik pemantauan dan pengawasan yang efektif.

Kelima, edukasi dan sosialisasi kepada masyarakat dan pelaku usaha mengenai pentingnya kebijakan ini. Melalui kampanye yang intensif dan penggunaan berbagai media komunikasi, masyarakat akan diberikan pemahaman mengenai dampak negatif dari overloading terhadap kerusakan infrastruktur, kecelakaan lalu lintas, dan lingkungan.

Output yang dihasilkan untuk mendukung Penerapan Kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL di daerah Rawan dalam wilayah Kabupaten Tanjung Jabung Timur meliputi Program Penyelenggaraan Jalan, yang berfokus pada peningkatan kualitas, kapasitas, serta pemeliharaan jalan agar mampu menahan beban kendaraan sesuai standar. Program Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Program ini mencakup pengawasan operasional kendaraan, penerapan teknologi seperti alat timbang otomatis dan sistem pelacakan, serta penindakan terhadap pelanggaran guna menciptakan ketertiban dan keselamatan lalu lintas, dan khususnya dalam aspek peningkatan kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dan angkutan barang. Program Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan, yang bertujuan meningkatkan kompetensi petugas dalam pengawasan dan pengoperasian sistem terkait *Over Dimension Over Loading*/ODOL.

Pada tahap jangka pendek kebijakan ini akan terlihat pada meningkatnya kualitas pengawasan dan kondisi awal infrastruktur jalan. Jangka menengah, mulai terlihat pada fase konsolidasi dan penyesuaian sistem transportasi serta perilaku pelaku usaha. perbaikan infrastruktur jalan yang telah dilakukan sebelumnya akan menunjukkan hasil yang lebih stabil, dengan tingkat kerusakan jalan yang mulai menurun secara signifikan. Sistem pemantauan berbasis teknologi akan semakin optimal karena didukung oleh data yang terakumulasi, sehingga memungkinkan pengawasan yang lebih terarah dan efisien. Selain itu akan terjadi peningkatan kapasitas kelembagaan dan kualitas sumber daya manusia yang terlibat dalam implementasi kebijakan. Sosialisasi yang berkelanjutan juga akan mulai mengubah persepsi masyarakat dan pelaku usaha, dari yang semula resistif menjadi lebih menerima dan mendukung kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL.

Sementara itu, dalam jangka panjang kebijakan ini berpotensi menciptakan sistem transportasi yang lebih tertib, aman, dan berkelanjutan. Infrastruktur jalan akan memiliki umur layanan yang lebih panjang karena beban kendaraan sudah sesuai dengan kapasitasnya, sehingga dapat menghemat anggaran pemeliharaan dalam jangka panjang. Sistem pemantauan yang terintegrasi dan berbasis data akan mendorong pengambilan kebijakan yang lebih tepat dan adaptif di masa depan. Penegakan hukum yang konsisten akan membentuk budaya kepatuhan di kalangan pelaku usaha angkutan, sehingga praktik

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL dapat ditekan secara signifikan. Selain itu, peningkatan kapasitas SDM dan keberhasilan edukasi publik akan memperkuat kesadaran kolektif tentang pentingnya keselamatan dan keberlanjutan infrastruktur, yang pada akhirnya berkontribusi terhadap efisiensi logistik, penurunan angka kecelakaan, serta pertumbuhan ekonomi yang lebih stabil.

Dalam kerangka kerja implementasi selama 5 (lima) tahun, untuk *timeline* kegiatan pada Tahun ke-1 difokuskan pada tahap persiapan dan peletakan fondasi kebijakan. Pada fase ini, pemerintah daerah memulai dengan penyusunan perencanaan teknis dan penganggaran yang komprehensif untuk mendukung perbaikan infrastruktur jalan serta pengadaan perangkat teknologi pemantauan. Kegiatan utama meliputi identifikasi dan pemetaan titik-titik rawan kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL, survei kondisi jalan, membangun komitmen bersama dengan Provinsi Jambi dalam hal perbaikan jalan yang menjadi kewenangan Provinsi, serta penentuan prioritas perbaikan berdasarkan tingkat kerusakan dan volume lalu lintas. Secara paralel, dilakukan proses pengadaan alat ukur kendaraan seperti *weigh-in-motion* dan sistem pelacakan berbasis GPS. Selain itu, juga menyusun regulasi turunan serta standar operasional prosedur (SOP) terkait pengawasan dan penindakan pelanggaran *Over Dimension Over Loading*/ODOL. Pada tahap ini, penguatan kapasitas sumber daya manusia juga mulai dilaksanakan melalui pelatihan dasar bagi petugas pengawasan dan operator sistem. Di sisi lain, kegiatan sosialisasi awal kepada masyarakat dan pelaku usaha angkutan dilakukan secara intensif untuk memperkenalkan urgensi kebijakan dan membangun kesadaran awal. Meskipun pada tahap ini implementasi di lapangan masih terbatas, fondasi kelembagaan, regulasi, dan teknis mulai terbentuk secara sistematis.

Memasuki tahun ke-2, implementasi kebijakan mulai beralih ke tahap operasional awal dengan fokus pada penerapan sistem pengawasan dan penegakan hukum secara terbatas di beberapa titik prioritas. Infrastruktur jalan yang telah diperbaiki pada tahun pertama mulai dimanfaatkan secara optimal, sementara pemasangan alat pemantauan di titik-titik strategis seperti pintu masuk wilayah dan jalur distribusi utama mulai dioperasikan. Sistem pemantauan berbasis teknologi mulai menghasilkan data awal terkait pola pergerakan kendaraan dan tingkat pelanggaran *Over Dimension Over Loading*/ ODOL. Pada fase ini, penegakan hukum mulai diterapkan secara bertahap dengan pendekatan kombinasi antara persuasif dan represif, di mana pelanggar diberikan peringatan sekaligus sanksi sesuai tingkat pelanggaran. Pelatihan lanjutan bagi petugas terus dilakukan untuk meningkatkan kemampuan teknis dan koordinasi antar instansi. Sosialisasi kepada pelaku usaha juga semakin diperluas dengan melibatkan asosiasi transportasi dan sektor logistik. Tahun kedua ini menjadi fase adaptasi awal bagi seluruh pemangku kepentingan, di mana tantangan seperti resistensi pelaku usaha, kendala teknis alat, serta koordinasi antar instansi mulai diidentifikasi dan dikelola.

Pada tahun ke-3, implementasi kebijakan memasuki tahap penguatan dan perluasan cakupan. Sistem pemantauan yang telah berjalan mulai dioptimalkan melalui integrasi data secara *real-time* dan peningkatan akurasi alat ukur. Cakupan pengawasan diperluas ke lebih banyak titik rawan, sehingga kontrol terhadap kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL menjadi lebih merata. Pada tahap ini, penegakan hukum dilakukan secara lebih tegas dan konsisten, dengan penerapan sanksi yang lebih disiplin guna menciptakan

efek jera. Pelaku usaha angkutan mulai menunjukkan penyesuaian yang lebih signifikan, seperti pengaturan ulang muatan dan peningkatan jumlah armada untuk memenuhi ketentuan yang berlaku. Pemerintah juga mulai melakukan evaluasi kebijakan secara berkala berbasis data yang telah terkumpul, sehingga dapat mengidentifikasi kelemahan dan melakukan perbaikan kebijakan secara adaptif. Pengembangan kapasitas SDM terus ditingkatkan melalui pelatihan lanjutan dan sertifikasi kompetensi. Di sisi lain, kegiatan edukasi publik semakin difokuskan pada perubahan perilaku dan pembentukan budaya kepatuhan. Tahun ketiga ini menjadi titik penting dalam membangun stabilitas implementasi kebijakan secara lebih luas.

Selanjutnya, pada tahun ke-4, implementasi kebijakan diarahkan pada tahap konsolidasi dan optimalisasi sistem. Pada fase ini, seluruh komponen kebijakan—baik infrastruktur, teknologi, regulasi, maupun SDM—telah berjalan secara relatif stabil dan terintegrasi. Pemerintah mulai memanfaatkan data yang terkumpul untuk analisis yang lebih mendalam, dalam perencanaan transportasi, pengendalian logistik, serta pengambilan keputusan berbasis bukti (*evidence-based policy*). Infrastruktur jalan yang telah diperbaiki menunjukkan ketahanan yang lebih baik, dengan tingkat kerusakan yang menurun secara signifikan. Penegakan hukum telah menjadi lebih sistematis dan transparan, didukung oleh sistem digital yang meminimalkan potensi penyimpangan. Pada tahap ini, fokus juga mulai diarahkan pada peningkatan efisiensi sistem logistik secara keseluruhan, termasuk mendorong inovasi dalam distribusi barang. Selain itu, kolaborasi dengan sektor swasta dan pemangku kepentingan lainnya semakin diperkuat untuk memastikan keberlanjutan kebijakan. Edukasi dan sosialisasi terus dilakukan, namun dengan pendekatan yang lebih strategis dan berbasis komunitas.

Pada tahun kelima, implementasi kebijakan mencapai tahap pematangan dan keberlanjutan. Pada fase ini, kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL telah menjadi bagian integral dari sistem transportasi daerah yang berjalan secara normal dan berkelanjutan. Tingkat kepatuhan pelaku usaha angkutan meningkat secara signifikan, sementara pelanggaran *Over Dimension Over Loading*/ODOL dapat ditekan hingga tingkat minimal. Infrastruktur jalan berada dalam kondisi yang lebih baik dan memiliki layanan yang lebih panjang, sehingga efisiensi anggaran pemeliharaan dapat dicapai. Sistem pemantauan berbasis teknologi telah berkembang menjadi sistem yang canggih dan terintegrasi, yang tidak hanya berfungsi sebagai alat pengawasan tetapi juga sebagai sumber data strategis untuk perencanaan pembangunan. Pemerintah Daerah juga mulai melakukan *institutionalization* atau pelembagaan kebijakan agar dapat terus berjalan secara konsisten.

KESIMPULAN

Untuk mendukung implementasi kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL, diperlukan suatu kerangka regulasi yang komprehensif dan terintegrasi sebagai landasan utama dalam mengatur pembagian kewenangan, mekanisme pelaksanaan, serta koordinasi antar instansi yang terlibat. Kebijakan ini tidak hanya menitikberatkan pada aspek penegakan hukum, tetapi juga mencakup penguatan infrastruktur, pemanfaatan teknologi pemantauan, serta peningkatan kapasitas sumber daya manusia. Rekomendasi kebijakan ini perlu dituangkan dalam bentuk Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengawasan dan Pengendalian Kendaraan *Over Dimension Over Loading*/ODOL, yang berfungsi sebagai

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

pedoman dalam mengatur standar operasional, sistem pengawasan berbasis teknologi, serta mekanisme penindakan yang tegas dan terukur. Regulasi ini diharapkan mampu memastikan bahwa implementasi kebijakan berjalan secara konsisten, efektif, dan akuntabel, serta didukung oleh sinergi antar instansi dan aparat penegak hukum.

SARAN

Selanjutnya, implementasi kebijakan perlu diperkuat melalui regulasi turunan baik di tingkat Provinsi maupun Kabupaten/Kota yang bersifat lebih operasional dan kontekstual. Peraturan Kepala Daerah, memiliki peran strategis dalam mengatur pelaksanaan teknis di lapangan, termasuk penetapan titik pengawasan, pengelolaan infrastruktur jalan, serta pelaksanaan sosialisasi dan edukasi kepada pelaku usaha angkutan dan masyarakat. Regulasi daerah ini juga menjadi instrumen penting dalam memastikan keterlibatan aktif perangkat daerah dan pemangku kepentingan lokal dalam mendukung keberhasilan kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading*/ODOL. Melalui peraturan ini diharapkan tercipta sistem transportasi yang lebih tertib, aman, dan berkelanjutan, serta mampu menekan tingkat kerusakan jalan dan kecelakaan lalu lintas akibat pelanggaran *Over Dimension Over Loading*/ODOL.

DAFTAR PUSTAKA

[1] Aini, Y. N., & Yuliani, Y. (2024). *Evaluasi Manfaat Infrastruktur Kementerian PUPR: Sebuah Upaya Perbaikan Berkelanjutan*. Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian Pekerjaan Umum. https://bpiw.pu.go.id/artikel/evaluasi-manfaat-infrastruktur-kementerian-pupr-sebuah-upaya-perbaikan-berkelanjutan

[2] Amalia, P., Suprayogi, Y., Azis, Y., Hermawan, W., Pamungkas, E., Nurzaman, A., & Priyono, A. F. (2021). Analisis Dampak Ekonomi dan Sosial Pembangunan Infrastruktur di Indonesia. *Journal of Infrastructure Policy and Management (JIPM)*, *4*(1), 1–11. https://doi.org/https://doi.org/10.35166/jipm.401.0015

[3] Aulia, A. S., Anjani, A. W., Bachtiar, R., & Santoso, A. P. A. (2024). Signifikansi hukum bisnis terhadap praktik etika dan kepatuhan praktik bisnis yang dilakukan di indonesia. *Hubisintek*, *5*(1), 100–107.

[4] Bardach, E. (2012). *A Practical Guide for Policy Analysis : the eightfold path to more effective problem solving* (Fourth Edi). CQ Press.

[5] Basuki, I., Pramesti, N. P., & Anggraini, A. K. (2025). Menuju zero ODOL 2027: evaluasi kolaboratif multi-stakeholder dalam tata kelola angkutan barang di indonesia. *Konferensi Nasional Teknik Sipil*.

[6] Basuki, I., Pramesti, N. P., & Angraini, A. K. (2025). Menuju Zero Odol 2027: Evaluasi Kolaboratif Multi-Stakeholder Dalam Tata Kelola Angkutan Barang Di Indonesia. *Konferensi Nasional Teknik Sipil*, *11*(30), 580–589.

[7] BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur. (2025). *Kabupaten Tanjung Jabung Timur Dalam Angka 2025*. BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur. https://tanjabtimkab.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/755b25e3c7f23f91324c311d/tanjung-jabung-timur-regency-in-figures-2025.html

[8] BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur. (2026). *Kabupaten Tanjung Jabung Timur Dalam Angka 2026*. BPS Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

https://tanjabtimkab.bps.go.id/id/publication/2024/02/28/2736cffe3180f376b797954c/kabupaten-tanjung-jabung-timur-dalam-angka-2026.html

[9] BPS Provinsi Jambi. (2026). *Provinsi Jambi Dalam angka 2026* (Vol. 46). BPS Provinsi Jambi.

[10] Candra, F., Delmiati, S., & Arliman, L. (2025). Penegakan Hukum oleh Satuan Lalu Lintas Polres Pasaman Barat Terhadap Pelanggaran Muatan Kelapa Sawit Melebihi Kapasitas. *Ekasakti Legal Science Journal*, *2*(3).

[11] Dewi, R., Mubarok, M. S., & Misidawati, D. N. (2022). Analisis Dampak Eksternalitas Adanya Pengangkutan Tanah Dari Daerah Pertambangan Terhadap Infrastuktur Jalan (Studi Kasus Di Desa Kalipancur, Bojong). *Jurnal Sahmiyya*, *1*(2), 134–141. https://e-journal.uingusdur.ac.id/sahmiyya/article/view/660

[12] Dinas PUPR Kab. Tanjung Jabung Timur. (2020). *Materi teknis Revisi rencana tata ruang wilayah kabupaten tanjung jabung timur tahun 2011-2031*. Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur.

[13] Dunn, W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Pulblik*. Gadjah Mada University Press.

[14] Eko. (2025). *Dinas Perhubungan Berkomitmen Berantas Truk ODOL Bermuatan Sawit*. Seloko.Id. https://seloko.id/dinas-perhubungan-berkomitmen-berantas-truk-odol-bermuatan-sawit/

[15] Gautama, N. W., Dewi, P. A. G. K., Sadri, P. D. A., Pribadi, O. S., Istiyanto, B., Soimun, A., Navianti, D. R., & Darmayanti, N. L. (2022). Sosialisasi zero over dimension over loading (odol) kepada pengemudi dan pemilik angkutan barang di terminal barang dishub kota denpasar. *JKPM Senyum*, *2*(1), 9–14.

[16] Gumelar, R. A., Susetyaningsih, A., & Zaman, M. B. (2023). Pengaruh Kerusakan Jalan Terhadap Kenyamanan Pengguna Jalan di Jalan Raya. *Jurnal Konstruksi*, *21*, 265–274. https://doi.org/https://doi.org/10.33364/konstruksi/v.21-2.1416

[17] Halim, R. (2023). *Kerusakan Jalan Rantau Rasau Tanjabtim, Rusak Akibat Curah Hujan Tinggi*. https://jambi.tribunnews.com/2023/01/09/kerusakan-jalan-rantau-rasau-tanjabtim-rusak-akibat-curah-hujan-tinggi

[18] Hizan, M. S. (2024). *Pengawasan Dan Pengendalian Kendaraan Dengan Dimensi Dan Muatan Yang Berlebih (Over Dimension Over Load) Di Kabupaten Siak Provinsi Riau*. IPDN.

[19] Hutari, M. A. (2025). *Pengaruh strategi bisnis dan penetapan harga pasar terhadap keunggulan bersaing dengan kualitas pelayanan sebagai variabel mediasi pada (pt. Sinar cakra buana)*. STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA.

[20] Kementerian Pekerjaan Umum. (2025). *Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum Tahun 2025-2029* (pp. 1–181). Kementerian Pekerjaan Umum.

[21] Knowlton, L. W., & Phillips, C. C. (2012). *The Logic Model Guidebook Better Strategies for Great Results*. SAGE Publications.

[22] Kuncoro, E., Wurarah, R. N., & Erari, I. E. (2024). The impact of road infrastructure development on ecosystems and communities. *Social, Ecology, Economy for Sustainable Development Goals Journal*, *1*(2), 78–90. https://doi.org/https://doi.org/10.61511/seesdgj.v1i2.2024.336

[23] Mangeswuri, D. R., & Sayekti, N. W. (2025). Peran Jembatan Timbang Mengatasi Truk Dimensi Dan Muatan Lebih. *Parliamentary Review*, *VII*(2), 101–109.

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)

[24] Manurung, E. H., Sawito, K., Satoto, A., & Tuanany, N. (2022). Analysis of the causes of road damage. *Civilla Jurnal Teknik Sipil Universitas Islam Lamongan*, *7*(1), 87–96. https://doi.org/https://doi.org/10.30736/cvl.v2i2
[25] Oktarian. (2025). *Kadishub Tanjabtim Sebut Banyak RAM Aneh, Baru Punya NIB Langsung Bisa Beroperasi*. https://radarsatu.com/2025/06/06/kadishub-tanjabtim-sebut-banyak-ram-aneh-baru-punya-nib-langsung-bisa-beroperasi/
[26] Pemerintah Indonesia. (2006). *Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan* (p. 1 92). https://peraturan.bpk.go.id/Details/49132/pp-no-34-tahun-2006
[27] Pemerintah Indonesia. (2023). *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2023 Tentang Percepatan Peningkatan Konektivitas Jalan Daerah* (pp. 1–6). https://peraturan.bpk.go.id/Details/245516/inpres-no-3-tahun-2023
[28] Pemerintah Indonesia. (2025). *Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 12 Tahun 2025 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2025 - 2029*. https://peraturan.bpk.go.id/Details/314638/perpres-no-12-tahun-2025
[29] Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur. (2025). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Tanjung Jabung Timur Tahun 2025-2029* (pp. 1–656). Bappeda Kabupaten Tanjung Jabung Timur.
[30] Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur. (2026). *Laporan Keterangan Pertanggungjawaban Bupati Tanjung Jabung Timur Tahun 2025*. Pemerintah Kabupaten Tanjung Jabung Timur.
[31] Pemerintah RI. (2019). *Surat Edaran Nomor SE 21 Tahun 2019 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (Over Loading) Dan/Atau Pelanggaran Ukuran Lebih (Over Dimension)* (pp. 1–3). Kementerian Perhubungan RI.
[32] Rahmasari, A. I. (2026). *Peran Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (Pupr) Kabupaten Tanjung Jabung Timur Dalam Pemeliharaan Infrastruktur Jalan Di Kecamatan Rantau Rasau*. Universitas Jambi.
[33] Republik Indonesia. (2004). *Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan* (pp. 1–59). https://peraturan.bpk.go.id/Details/40785/uu-no-38-tahun-
[34] Republik Indonesia. (2023). *Undang-undang (UU) Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang* (pp. 1–1127). https://peraturan.bpk.go.id/Details/246523/uu-no-6-tahun-2023
[35] Republik Indonesia. (2024). *Undang-undang (UU) Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025-2045* (pp. 1–371). https://peraturan.bpk.go.id/Details/299728/uu-no-59-tahun-2024
[36] Rizqi, N. M., Suryandari, M., & Palupiningtyas, S. E. (2025). Optimalisasi Kebijakan Operasional Angkutan Barang Untuk Kelancaran Lalu Lintas Di Kabupaten Subang. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 1–10.
[37] Robbani, M. R., & Nadhif, F. F. (2024). Implementasi Kebijakan Dinas Pekerjaan Umum Kota Semarang dalam Transparansi dan Kendala Pengelolaan Proyek Jalan Raya di Kota Semarang. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, *10*(June), 570–584. https://doi.org/10.5281/zenodo.12542063
[38] Rossa, Z. Z., Simanjuntak, N. F. M., & Noer, H. U. (2026). Peran Ditjen Bina Pembangunan Daerah Kementerian dalam Negeri. *Arus Jurnal Sosial Dan Humaniora (AJSH)*, *5*(3).

https://jurnal.ardenjaya.com/index.php/ajsh/article/view/1452/1343
[39] Rudi. (2025). *Jalan Kabupaten dan Provinsi di Tanjabtim Rusak, Saatnya Pemda dan Swasta Turun Tangan*. Rakyat Jambi.Co. https://rakyatjambi.co/jalan-kabupaten-dan-provinsi-di-tanjabtim-rusak-saatnya-pemda-dan-swasta-turun-tangan/
[40] Sangfitri, S. (2025). Peran Lembaga Keuangan Internasional dalam Pembiayaan Proyek Infrastruktur di Negara Berkembang. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, *5*, 3478–3488. https://j-innovative.org/index.php/Innovative/article/view/17164
[41] Sarumaha, F. A. (2025). *Kinerja Ombudsman Republik Indonesia Perwakilan Provinsi Lampung Dalam Penyelesaian Laporan Maladministrasi Pelayanan Publik Terkait Kerusakan Infrastruktur Jalan*. Universitas Lampung.
[42] Sayekti, N. W., & Permana, S. H. (2024). Perbaikan Tata Kelola Angkutan Barang Di Indonesia. *Pusat Analis Keparlemenan Sekretariat Jenderal DPR RI*, 251–265.
[43] Utomo, B. T. (2019). Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Peningkatan Ekonomi Masyarakat Di Kabupaten Sinjai The Effect of Infrastructure Development on Community Economic Improvement in Sinjai District. *Urban and Regional Studeies Journal*, *1*(2), 50–57. https://doi.org/https://doi.org/10.35965/ursj.v1i2.1081
[44] Zulhanif, Hasan, A., & Mulyani, R. (2024). Faktor yang Mempengaruhi Rendahnya Kualitas Pekerjaan Konstruksi Jalan di Pasaman Regency. *Jurnal Talenta Sipil*, *7*(2), 836–846. https://doi.org/10.33087/talentasipil.v7i2.641

ISSN 2798-3471 (Cetak)
ISSN 2798-3641 (Online)