
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. Penelitian 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 analisis 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 km². 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).

METODE PENELITIAN

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.

HASIL 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 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 Desa**que”, 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).

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).

Kedaaan 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 Infrastruktur 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, Efisiensi 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).

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).

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 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.

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., Mubarak, M. S., & Misidawati, D. N. (2022). Analisis Dampak Eksternalitas Adanya Pengangkutan Tanah Dari Daerah Pertambangan Terhadap Infrastruktur 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 Publik*. 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/seesdgi.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.
- [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 Analisis 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>

HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN