

EVALUASI KEBIJAKAN DINAS PU BINA MARGA PROVINSI JAWA TIMUR DALAM PENANGANAN KERUSAKAN JALAN AKIBAT TRUK TAMBANG ODOL (STUDI KASUS JALAN PROVINSI RAMBIPUJI, JEMBER)

Sting Bina Tara

UIN Sunan Ampel Surabaya

ARTICLE INFO

Article history:

Received Desember 2025

Revised Desember 2025

Accepted Desember 2025

Available online Desember 2025

Email:

10020122079@student.uinsby.ac.id



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

Copyright © 2025 by Author.

Abstrak

Pembangunan infrastruktur jalan di Provinsi Jawa Timur menghadapi tantangan serius akibat kerusakan yang disebabkan oleh kendaraan bermuatan berlebih, khususnya truk tambang Over Dimension Over Loading (ODOL). Artikel ini bertujuan untuk mengevaluasi kebijakan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur dalam menangani kerusakan jalan di ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger, Kabupaten Jember. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teori evaluasi kebijakan publik William N. Dunn yang mencakup enam indikator, yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan penanganan kerusakan jalan yang dilakukan masih bersifat reaktif dan cenderung tambal sulam, sehingga belum mampu menyentuh akar permasalahan utama berupa lemahnya pengawasan truk ODOL, keterbatasan anggaran, serta kurangnya koordinasi lintas sektor.

Kata Kunci : Provincial Roads, ODOL, Mining Trucks, Policy Evaluation, East Java

Abstract

Road infrastructure development in East Java Province faces serious challenges due to damage caused by overloaded vehicles, especially Over Dimension Over Loading (ODOL) mining trucks. This article evaluates the effectiveness of the PU Bina Marga Agency's policy in dealing with road damage on the Rambipuji-Puger Provincial Road, Jember. Using a descriptive qualitative approach and William N. Dunn's public policy evaluation theory, this study examines six dimensions of policy: effectiveness, efficiency, adequacy, equity, responsiveness, and accuracy. The findings show that despite periodic improvements, the policy has not been able to address the root causes such as weak supervision and budget constraints. Obstacles in inter-agency coordination and the lack of strict sanctions have worsened the condition. This study recommends strengthening supervision, cross-sector synergy, and innovative funding strategies to improve the quality of road infrastructure that impacts safety and smooth distribution in the region.

Keywords: Provincial Roads, ODOL, Mining Trucks, Policy Evaluation, East Java

A. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan salah satu fondasi utama dalam menunjang aktivitas ekonomi, sosial, dan mobilitas masyarakat. Ketersediaan jalan yang layak tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga menjadi penopang distribusi barang dan jasa serta akses masyarakat terhadap fasilitas publik.¹ Namun demikian, pembangunan dan pemeliharaan jalan kerap dihadapkan pada persoalan klasik berupa kerusakan jalan akibat kendaraan bermuatan berlebih atau yang dikenal dengan istilah *Over Dimension Over Loading* (ODOL). Fenomena ODOL telah menjadi isu kebijakan publik yang berulang dan hingga kini belum mendapatkan penanganan yang komprehensif serta berkelanjutan. Dampaknya tidak

¹ World Bank, *Indonesia Infrastructure Sector Assessment: Roads and Logistics*, <https://www.worldbank.org>

hanya terbatas pada penurunan kualitas fisik jalan, tetapi juga meluas pada aspek keselamatan pengguna jalan, peningkatan biaya logistik, serta ketimpangan akses infrastruktur bagi masyarakat.

Permasalahan kendaraan ODOL tidak hanya terjadi di satu daerah tertentu, melainkan telah menjadi isu nasional. Penelitian Pratama dan Susanti (2023) pada ruas Jalan Mojokerto-Surabaya menunjukkan bahwa kendaraan ODOL secara signifikan mempercepat kerusakan struktural jalan, meningkatkan frekuensi pemeliharaan, serta membebani anggaran daerah.² Sementara itu, studi Hanif dan Muslim (2022) di Kota Samarinda menyoroti lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran ODOL serta minimnya koordinasi antarinstansi sebagai faktor utama yang menyebabkan kendaraan ODOL tetap beroperasi tanpa pengawasan yang ketat.³ Temuan-temuan tersebut menegaskan bahwa permasalahan ODOL tidak semata bersifat teknis, melainkan juga berkaitan erat dengan kelemahan kebijakan dan tata kelola pemerintahan.

Kondisi serupa juga terjadi di Provinsi Jawa Timur. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Timur, meskipun sebesar 92,57% jalan nasional berada dalam kondisi baik dan sedang pada tahun 2021, masih terdapat 7,43% jalan nasional yang berada dalam kondisi rusak ringan hingga berat.⁴

Grafik 1. Kondisi Jalan Nasional Provinsi Jawa Timur Tahun 2017-2021



Sumber : Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Jawa Timur 2021

Data ini menunjukkan bahwa kerusakan jalan masih menjadi persoalan serius, terutama pada ruas-ruas jalan yang dilalui oleh kendaraan berat. Selain itu, data Direktorat Lalu Lintas

² Pratama, Andika, dan Rina Susanti. "Dampak Kendaraan ODOL terhadap Kerusakan Struktur Jalan Arteri." *Jurnal Transportasi Indonesia* 14, no. 2 (2023): 101-115.

<https://journal.unpar.ac.id>

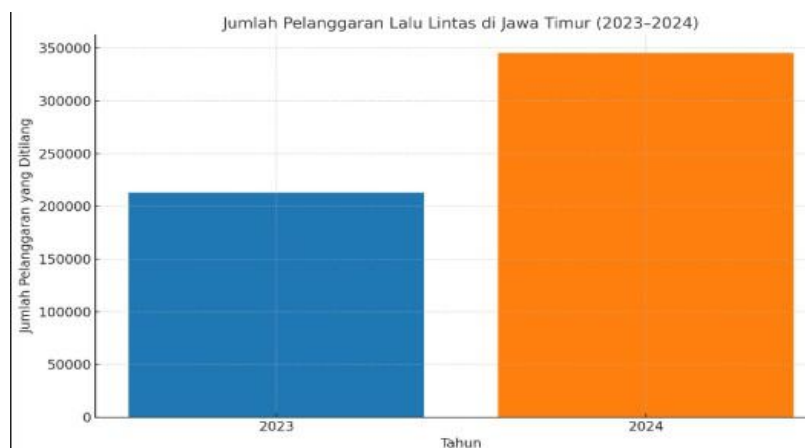
³ Hanif, Muhammad, dan Ahmad Muslim. "Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) di Perkotaan." *Jurnal Administrasi Publik* 19, no. 1 (2022): 45-60.

⁴ Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur. *Statistik Transportasi Provinsi Jawa Timur 2021*. Surabaya: BPS Provinsi Jawa Timur, 2022.

<https://jatim.bps.go.id>

(Ditlantas) Polda Jawa Timur mencatat peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas dari 213.053 kasus pada tahun 2023 menjadi 345.595 kasus pada tahun 2024.⁵

Grafik 2. Jumlah Pelanggaran Lalu Lintas di Jawa Timur (2023-2024)



Sumber :Direktorat Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Jawa Timur

Kenaikan ini mengindikasikan meningkatnya pelanggaran, termasuk pelanggaran kendaraan ODOL, yang berkontribusi langsung terhadap kerusakan jalan. Salah satu contoh konkret dari permasalahan tersebut dapat dilihat pada ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger di Kabupaten Jember. Ruas jalan ini merupakan jalan provinsi kelas III yang secara teknis dirancang untuk menahan beban maksimal 15 ton. Namun, dalam praktiknya jalan tersebut setiap hari dilalui oleh truk-truk tambang dengan muatan mencapai 40 hingga 45 ton. Aktivitas kendaraan berat ini, terutama yang berkaitan dengan distribusi hasil tambang oleh PT Imasco Asiatic, mempercepat kerusakan jalan dan menurunkan daya dukung infrastruktur. Kerusakan yang terjadi secara berulang berdampak pada terganggunya mobilitas masyarakat, meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas, kerusakan kendaraan pribadi, hingga terhambatnya akses masyarakat terhadap pusat-pusat ekonomi dan layanan publik.

Kerusakan jalan di ruas Rambipuji-Puger juga memicu dampak sosial yang signifikan. Masyarakat di Kecamatan Rambipuji, Balung, dan Puger menyampaikan berbagai keluhan serta tuntutan, mulai dari pembatasan jam operasional truk tambang, peningkatan pengawasan kendaraan ODOL, percepatan perbaikan jalan, hingga pembangunan jalur khusus tambang agar tidak mengganggu mobilitas warga sipil. Bahkan, kondisi ini telah memicu aksi protes dan unjuk rasa sebagai bentuk ketidakpuasan masyarakat terhadap kinerja pemerintah daerah dalam menangani persoalan kerusakan jalan.

Meskipun Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur telah melakukan perbaikan jalan secara berkala, baik melalui penanganan darurat maupun pemeliharaan rutin, kerusakan jalan di ruas Rambipuji-Puger tetap terjadi secara berulang. Hal ini mengindikasikan bahwa persoalan yang ada tidak hanya terletak pada aspek teknis perbaikan jalan, tetapi juga berkaitan dengan kelemahan kebijakan dalam hal pengawasan kendaraan ODOL, koordinasi antarinstansi, serta

⁵ Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur, *Data Pelanggaran Lalu Lintas 2023-2024*, <https://jatim.polri.go.id>

keterbatasan anggaran. Dengan demikian, diperlukan evaluasi kebijakan untuk menilai sejauh mana kebijakan yang diterapkan oleh Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur telah efektif dalam menangani kerusakan jalan akibat truk ODOL.

Berdasarkan latar belakang tersebut, artikel ini difokuskan pada evaluasi kebijakan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur dalam menangani kerusakan jalan akibat truk tambang ODOL di ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger, Kabupaten Jember. Untuk menganalisis permasalahan tersebut, penelitian ini menggunakan teori evaluasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh William N. Dunn, yang mencakup enam dimensi evaluasi, yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan. Melalui pendekatan ini, diharapkan evaluasi kebijakan dapat dilakukan secara komprehensif dan menghasilkan rekomendasi kebijakan yang lebih adaptif dan solutif.

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka rumusan masalah dalam artikel ini adalah:

Bagaimana kebijakan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur dalam menangani kerusakan jalan akibat truk tambang Over Dimension Over Loading (ODOL) di ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger, Kabupaten Jember?

C. KERANGKA TEORI

Penelitian ini menggunakan kerangka teori evaluasi kebijakan publik yang dikemukakan oleh William N. Dunn sebagai alat analisis utama. Evaluasi kebijakan dipahami sebagai proses sistematis untuk menilai kinerja kebijakan publik berdasarkan tujuan, dampak, dan kesesuaiannya dengan permasalahan yang hendak diselesaikan. Dalam konteks kebijakan infrastruktur jalan, evaluasi menjadi instrumen penting untuk mengidentifikasi kelemahan implementasi, khususnya ketika kebijakan yang diterapkan belum mampu mengatasi kerusakan jalan secara berkelanjutan.

William N. Dunn mengemukakan enam indikator utama dalam evaluasi kebijakan publik, yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan. Keenam indikator ini membentuk kerangka evaluasi yang komprehensif karena tidak hanya menilai pencapaian tujuan kebijakan, tetapi juga mempertimbangkan aspek penggunaan sumber daya, dampak distribusional, serta kesesuaian kebijakan dengan kebutuhan masyarakat.⁶

Dalam penelitian ini, indikator efektivitas digunakan untuk menilai sejauh mana kebijakan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur mampu menjaga kualitas dan kelayakan jalan di ruas Rambipuji-Puger. Indikator efisiensi digunakan untuk melihat perbandingan antara besaran anggaran pemeliharaan jalan dengan hasil yang dicapai di lapangan. Sementara itu,

⁶ William N. Dunn, *Public Policy Analysis: An Introduction*, 3rd ed. (New Jersey: Prentice Hall, 2000), 74-95.

kecukupan dianalisis untuk mengetahui apakah kebijakan yang ada mampu mengurangi intensitas kerusakan jalan akibat truk ODOL secara signifikan.

Selanjutnya, indikator pemerataan digunakan untuk menilai apakah manfaat kebijakan perbaikan jalan dirasakan secara adil oleh masyarakat, khususnya warga yang tinggal di sekitar ruas jalan terdampak. Responsivitas digunakan untuk mengukur sejauh mana kebijakan pemerintah daerah merespons keluhan dan aspirasi masyarakat terkait dampak aktivitas truk ODOL. Terakhir, indikator ketepatan digunakan untuk mengevaluasi apakah kebijakan yang diterapkan benar-benar menyasar akar permasalahan, yakni pengawasan dan pengendalian kendaraan bermuatan berlebih.

Melalui penggunaan kerangka evaluasi William N. Dunn, penelitian ini berupaya mengungkap bahwa kerusakan jalan yang terus berulang bukan semata-mata disebabkan oleh faktor teknis, melainkan juga oleh kelemahan desain dan implementasi kebijakan. Dengan demikian, teori ini relevan untuk menilai kebijakan penanganan kerusakan jalan akibat truk ODOL secara kritis dan berbasis data.

D. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Pendekatan ini dipilih karena memungkinkan peneliti untuk menggali secara mendalam dinamika kebijakan penanganan kerusakan jalan akibat truk Over Dimension Over Loading (ODOL), serta memahami hambatan implementasi kebijakan dari perspektif aktor kebijakan dan realitas lapangan. Penelitian kualitatif tidak bertujuan untuk menguji hipotesis, melainkan untuk mendeskripsikan dan menganalisis fenomena kebijakan secara kontekstual.⁷

Data dalam penelitian ini terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur dengan informan kunci di lingkungan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur, khususnya pejabat teknis yang menangani pemeliharaan jalan dan perencanaan infrastruktur. Informan dipilih secara purposive karena memiliki pengetahuan dan keterlibatan langsung dalam proses penanganan kerusakan jalan di ruas Rambipuji-Puger.

Data sekunder diperoleh melalui studi literatur dan penelusuran media daring yang memuat laporan kerusakan jalan, aksi protes masyarakat, serta kebijakan pemerintah daerah terkait penanganan truk ODOL. Selain itu, data pendukung juga bersumber dari dokumen resmi seperti laporan Badan Pusat Statistik (BPS), berita pemerintah daerah, serta publikasi lembaga terkait yang relevan dengan isu infrastruktur jalan dan transportasi.

Analisis data dilakukan melalui tiga tahapan. Pertama, reduksi data dengan menyeleksi informasi yang relevan dengan fokus penelitian. Kedua, penyajian data dalam bentuk narasi deskriptif yang disusun secara sistematis sesuai dengan indikator evaluasi kebijakan William N. Dunn. Ketiga, penarikan kesimpulan dengan membandingkan temuan lapangan dengan kerangka

⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D* (Bandung: Alfabeta, 2018).

teori evaluasi kebijakan untuk mengidentifikasi kelemahan dan tantangan dalam implementasi kebijakan penanganan kerusakan jalan akibat truk ODOL.

Keabsahan data dijaga melalui triangulasi sumber, yaitu membandingkan hasil wawancara dengan data media dan dokumen resmi. Dengan metode ini, diharapkan hasil penelitian mampu memberikan gambaran yang utuh dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademik.

E. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pengumpulan data melalui wawancara dan studi literatur media daring, penelitian ini menemukan bahwa kebijakan penanganan kerusakan jalan akibat kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) di ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger menghadapi persoalan struktural yang bersifat teknis, kelembagaan, dan sosial. Temuan ini menunjukkan bahwa permasalahan kerusakan jalan tidak semata-mata disebabkan oleh faktor teknis konstruksi, tetapi juga oleh kelemahan implementasi kebijakan dan pengawasan lintas sektor.

1. Pola Penanganan Kerusakan Jalan dan Keterbatasan Implementasi Kebijakan

Hasil wawancara semi-terstruktur dengan salah satu pejabat teknis di Bidang Bimbingan Teknis (BIMTEK) Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur mengungkapkan bahwa penanganan kerusakan jalan di ruas Rambipuji-Puger selama ini masih didominasi oleh pendekatan jangka pendek berupa penambalan dan pelapisan ulang aspal. Informan menyatakan bahwa tindakan tersebut dilakukan sebagai bentuk respons cepat terhadap keluhan masyarakat, namun belum disertai dengan penguatan struktur jalan yang sesuai dengan beban kendaraan berat yang melintas secara rutin.⁸

Informan juga menegaskan bahwa kapasitas jalan kelas III yang hanya dirancang untuk beban maksimal 15 ton tidak sebanding dengan muatan truk tambang yang mencapai 40-45 ton. Kondisi ini menyebabkan lapisan aspal yang baru diperbaiki kembali rusak dalam waktu singkat. Temuan ini menguatkan pemberitaan media yang menyebutkan bahwa kerusakan jalan di Rambipuji-Puger bersifat berulang meskipun telah dilakukan perbaikan berkali-kali oleh pemerintah provinsi.

Selain faktor teknis, hasil wawancara menunjukkan adanya keterbatasan dalam pengendalian kendaraan ODOL. Dinas PU Bina Marga tidak memiliki kewenangan langsung dalam penindakan kendaraan bermuatan berlebih, sehingga pengawasan sangat bergantung pada koordinasi dengan Dinas Perhubungan dan kepolisian. Dalam praktiknya, koordinasi tersebut belum berjalan optimal dan masih bersifat insidental melalui razia manual.

Studi literatur media menunjukkan bahwa kerusakan jalan di ruas Rambipuji-Puger telah memicu keresahan dan protes dari masyarakat setempat. Warga di Kecamatan Rambipuji, Balung, dan Puger beberapa kali melakukan aksi protes akibat kondisi jalan yang berlubang,

⁸ Hasil wawancara dengan Pejabat Bidang Bimbingan Teknis (BIMTEK), Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur, April 2025.

berdebu, dan membahayakan keselamatan pengguna jalan.⁹ Protes tersebut tidak hanya diarahkan kepada pemerintah daerah, tetapi juga kepada perusahaan tambang yang menggunakan jalan provinsi sebagai jalur distribusi utama.

Media lokal dan nasional melaporkan bahwa warga menuntut pembatasan jam operasional truk tambang, peningkatan pengawasan ODOL, serta pembangunan jalur khusus kendaraan tambang agar tidak bercampur dengan lalu lintas masyarakat sipil. Bahkan, pada beberapa kesempatan, masyarakat bersama DPRD setempat menghentikan langsung truk bermuatan berlebih yang melintas di jalur Balung-Rambipuji sebagai bentuk tekanan politik terhadap pemerintah daerah.¹⁰

Tekanan sosial ini menunjukkan bahwa kebijakan penanganan jalan belum sepenuhnya responsif terhadap kebutuhan dan aspirasi masyarakat. Kebijakan yang berfokus pada perbaikan fisik jalan tanpa pengendalian sumber kerusakan justru memperbesar ketidakpuasan publik dan memperkuat konflik antara warga, pemerintah, dan pelaku usaha tambang.

2. Evaluasi Kebijakan Penanganan Kerusakan Jalan Berdasarkan Model William N. Dunn

Berdasarkan temuan lapangan dan studi media, kebijakan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur kemudian dianalisis menggunakan enam indikator evaluasi kebijakan William N. Dunn.

a. Efektivitas

Dari aspek efektivitas, kebijakan perbaikan jalan belum mampu mencapai tujuan utama, yaitu menjaga kualitas dan kelayakan jalan secara berkelanjutan. Perbaikan yang dilakukan tidak mampu menekan tingkat kerusakan karena aktivitas truk ODOL tetap berlangsung tanpa kontrol yang ketat.

b. Efisiensi

Dari sisi efisiensi, kebijakan menunjukkan penggunaan anggaran yang kurang optimal. Data media dan laporan keuangan daerah menunjukkan adanya peningkatan belanja pemeliharaan jalan setiap tahun, namun hasil perbaikan tidak bertahan lama. Hal ini mengindikasikan pemborosan anggaran akibat penanganan yang bersifat berulang dan tidak menysasar akar masalah.

c. Kecukupan

Dalam indikator kecukupan, kebijakan yang ada belum cukup untuk mengurangi intensitas kerusakan jalan. Penanganan bersifat reaktif dan belum diimbangi dengan kebijakan preventif seperti penguatan regulasi ODOL atau pembangunan jalur alternatif tambang.

⁹ Berita Bangsa, "Jalan Rusak Akibat Truk ODOL, Warga Unras di Sepanjang Jalan Rambipuji-Puger," 4 Desember 2024, <https://beritabangsa.id/2024/12/04/jalan-rusak-akibat-truk-odol-warga-unras-di-sepanjang-jalan-rambipuji-puger/>.

¹⁰ DPRD Jember, "Jalan Berlubang dan Berbahaya, Komisi C DPRD Jember Hentikan Truk Bermuatan Berlebih," 7 Februari 2024, <https://dprd.jemberkab.go.id>.

d. Pemerataan

Manfaat kebijakan perbaikan jalan belum dirasakan secara merata oleh masyarakat. Warga sekitar ruas Rambipuji-Puger justru menjadi pihak yang paling dirugikan akibat gangguan mobilitas, kerusakan kendaraan, dan risiko kecelakaan lalu lintas.

e. Responsivitas

Respons pemerintah terhadap keluhan masyarakat dinilai masih terbatas. Meskipun laporan kerusakan telah disampaikan melalui Musrenbang dan media, respons kebijakan belum menyentuh solusi struktural jangka panjang.

f. Ketepatan

Dari aspek ketepatan, kebijakan perbaikan jalan dinilai belum tepat sasaran karena fokus utama masih pada perbaikan fisik, bukan pada pengendalian kendaraan ODOL sebagai penyebab utama kerusakan. Tanpa sinergi lintas sektor dan penegakan hukum yang konsisten, kebijakan ini sulit mencapai tujuan yang diharapkan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa kegagalan kebijakan penanganan kerusakan jalan di ruas Rambipuji-Puger bukan disebabkan oleh lemahnya kapasitas teknis Dinas PU Bina Marga, melainkan oleh keterbatasan kewenangan, koordinasi lintas sektor, dan tekanan eksternal dari aktivitas industri tambang. Kebijakan yang tidak terintegrasi menyebabkan kerusakan jalan terus berulang dan memicu konflik sosial yang semakin meluas.

Secara teoritis, kebijakan penanganan kerusakan jalan yang dilakukan oleh Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur dapat dikategorikan sebagai kebijakan sektoral yang berfokus pada aspek teknis infrastruktur. Jika dibandingkan dengan kerangka evaluasi kebijakan publik William N. Dunn, kebijakan ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian antara desain kebijakan dan karakter permasalahan yang dihadapi. Kerusakan jalan akibat kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) merupakan persoalan multidimensional yang tidak hanya bersumber dari aspek teknis jalan, tetapi juga berkaitan erat dengan regulasi transportasi, aktivitas industri, serta lemahnya pengawasan lintas sektor.

Dalam perspektif teori evaluasi Dunn, kebijakan yang efektif seharusnya mampu menjawab akar masalah (problem-oriented policy). Namun, temuan penelitian menunjukkan bahwa kebijakan Dinas PU Bina Marga masih berorientasi pada output berupa perbaikan fisik jalan, bukan pada outcome berupa berkurangnya tingkat kerusakan jalan secara berkelanjutan. Hal ini menyebabkan terjadinya policy mismatch, di mana instrumen kebijakan yang digunakan tidak sebanding dengan kompleksitas masalah yang dihadapi. Kebijakan pemeliharaan jalan menjadi tidak efektif karena variabel eksternal berupa aktivitas truk ODOL tetap dibiarkan berjalan tanpa pengendalian yang memadai.

Selain itu, jika ditinjau dari dimensi ketepatan (appropriateness), kebijakan perbaikan jalan belum sepenuhnya selaras dengan kebutuhan lapangan. Dalam teori Dunn, ketepatan kebijakan menuntut adanya kesesuaian antara jenis kebijakan dan konteks sosial-politik yang melingkupinya. Dalam kasus Rambipuji-Puger, kebijakan teknis seharusnya diiringi dengan kebijakan pengendalian transportasi berat dan keterlibatan aktor non-pemerintah, khususnya

perusahaan tambang sebagai pengguna utama jalan. Ketidakhadiran mekanisme tanggung jawab bersama (shared responsibility) menunjukkan bahwa kebijakan yang diterapkan belum mengakomodasi prinsip keadilan distributif dalam pemanfaatan infrastruktur publik.

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kebijakan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur secara normatif telah sesuai dengan mandat kelembagaan di bidang infrastruktur jalan, namun secara substantif belum sepenuhnya sejalan dengan prinsip-prinsip evaluasi kebijakan publik sebagaimana dikemukakan oleh William N. Dunn. Kegagalan kebijakan lebih disebabkan oleh keterbatasan integrasi kebijakan lintas sektor dan belum optimalnya desain kebijakan yang berorientasi pada penyelesaian masalah secara struktural.

F. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan secara keseluruhan, dapat disimpulkan bahwa kebijakan penanganan kerusakan jalan akibat kendaraan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) di ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger, Kabupaten Jember, yang dilaksanakan oleh Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur menghadapi sejumlah hambatan struktural dalam pelaksanaannya. Hambatan utama tersebut muncul dari aspek kebijakan teknis dan kelembagaan. Pola penanganan kerusakan jalan yang diterapkan cenderung bersifat jangka pendek dan tambal sulam, sehingga tidak mampu menahan laju kerusakan yang bersifat akseleratif akibat beban kendaraan tambang yang melampaui kapasitas teknis jalan. Kondisi ini diperparah oleh keterbatasan kapasitas anggaran yang menyebabkan perbaikan jalan harus dilakukan secara bertahap (phasing) tanpa solusi struktural yang berkelanjutan.

Selain aspek teknis dan fiskal, hambatan lain yang signifikan berasal dari lemahnya pengendalian terhadap aktivitas kendaraan ODOL sebagai penyebab utama kerusakan jalan. Meskipun perbaikan fisik jalan dilakukan secara berkala, kebijakan tersebut tidak diiringi dengan pengawasan dan penegakan aturan yang konsisten terhadap kendaraan bermuatan berlebih. Akibatnya, hasil perbaikan jalan tidak memiliki daya tahan yang memadai dan kembali mengalami kerusakan dalam waktu relatif singkat. Keterbatasan koordinasi antarinstansi, khususnya antara Dinas PU Bina Marga, Dinas Perhubungan, dan aparat penegak hukum, semakin memperkuat karakter kebijakan yang parsial dan tidak terintegrasi.

Evaluasi kebijakan menggunakan kerangka evaluasi kebijakan publik William N. Dunn menunjukkan bahwa kebijakan yang diterapkan belum sepenuhnya memenuhi indikator efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan. Dari sisi efektivitas dan kecukupan, kebijakan pemeliharaan jalan belum mampu mengurangi intensitas kerusakan secara signifikan karena tidak menysasar akar permasalahan. Dari aspek efisiensi, tingginya alokasi anggaran pemeliharaan tidak sebanding dengan kualitas dan ketahanan hasil perbaikan, sehingga berpotensi membebani keuangan daerah secara berkelanjutan. Sementara itu, pada dimensi pemerataan dan responsivitas, manfaat kebijakan belum dirasakan secara merata oleh masyarakat sekitar ruas Rambipuji-Puger yang masih mengalami gangguan mobilitas, risiko keselamatan, serta kerugian ekonomi akibat kondisi jalan yang rusak.

Secara keseluruhan, hasil evaluasi ini menunjukkan bahwa permasalahan kerusakan jalan akibat ODOL di ruas Rambipuji-Puger bukan semata disebabkan oleh kegagalan teknis dalam pelaksanaan perbaikan jalan, melainkan oleh kelemahan kebijakan yang bersifat struktural. Kebijakan yang berfokus pada perbaikan fisik tanpa penguatan pengawasan, penegakan

regulasi, serta sinergi lintas sektor menyebabkan upaya penanganan yang dilakukan belum tepat sasaran. Oleh karena itu, penanganan kerusakan jalan akibat ODOL memerlukan pendekatan kebijakan yang lebih komprehensif, terintegrasi, dan berorientasi jangka panjang agar keberlanjutan infrastruktur jalan serta kepentingan masyarakat dapat terjamin secara optimal.

G. SARAN

Berdasarkan kesimpulan dan hasil evaluasi kebijakan yang telah diuraikan, terdapat beberapa rekomendasi kebijakan yang dapat diajukan sebagai upaya perbaikan penanganan kerusakan jalan akibat kendaraan Over Dimension Over Loading (ODOL) di ruas Jalan Provinsi Rambipuji-Puger, Kabupaten Jember.

Pertama, Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur perlu menggeser pendekatan kebijakan dari pola penanganan reaktif menuju pendekatan preventif dan struktural. Perbaikan jalan tidak seharusnya hanya difokuskan pada penambalan atau pelapisan ulang aspal, tetapi perlu disertai dengan penguatan struktur jalan yang disesuaikan dengan beban lalu lintas aktual, khususnya di ruas yang menjadi jalur distribusi industri tambang. Pendekatan ini penting untuk meningkatkan ketahanan infrastruktur dan menekan biaya pemeliharaan jangka panjang.

Kedua, diperlukan penguatan koordinasi lintas sektor antara Dinas PU Bina Marga, Dinas Perhubungan, aparat penegak hukum, serta pemerintah kabupaten setempat. Penanganan kerusakan jalan akibat ODOL tidak dapat diselesaikan oleh satu instansi secara sektoral. Oleh karena itu, pembentukan mekanisme koordinasi permanen atau satuan tugas lintas instansi menjadi langkah strategis untuk memastikan pengawasan kendaraan bermuatan berlebih berjalan secara konsisten dan terintegrasi.

Ketiga, pemerintah provinsi perlu mendorong keterlibatan sektor swasta, khususnya perusahaan tambang yang memanfaatkan ruas jalan provinsi, melalui skema tanggung jawab sosial perusahaan (CSR) atau kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU). Skema ini dapat digunakan untuk pembiayaan perbaikan jalan, pembangunan jalur alternatif khusus kendaraan tambang, atau pengadaan sarana pengawasan seperti jembatan timbang portabel dan sistem Weigh-In-Motion (WIM). Keterlibatan sektor swasta penting untuk menciptakan keadilan dalam distribusi beban pemeliharaan infrastruktur.

Keempat, penguatan sistem pengawasan berbasis teknologi perlu menjadi prioritas kebijakan. Implementasi sistem pemantauan kendaraan ODOL secara digital akan meningkatkan akurasi data, memperkuat penegakan hukum, serta mengurangi ketergantungan pada razia manual yang bersifat temporer. Integrasi data antara Dinas PU Bina Marga, Dinas Perhubungan, dan kepolisian juga diperlukan agar kebijakan pengendalian ODOL dapat dijalankan secara lebih efektif.

Terakhir, pemerintah daerah perlu meningkatkan responsivitas terhadap aspirasi masyarakat terdampak dengan melibatkan warga dalam proses perencanaan dan evaluasi kebijakan infrastruktur. Partisipasi masyarakat tidak hanya berfungsi sebagai mekanisme kontrol sosial, tetapi juga sebagai sumber informasi lapangan yang penting dalam merumuskan kebijakan yang lebih kontekstual dan berorientasi pada kepentingan publik.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Timur. *Statistik Transportasi Provinsi Jawa Timur 2021*. Surabaya: BPS Provinsi Jawa Timur, 2022. <https://jatim.bps.go.id>
- Berita Bangsa. “Jalan Rusak Akibat Truk ODOL, Warga Unras di Sepanjang Jalan Rambipuji-Puger.” 4 Desember 2024. <https://beritabangsa.id/2024/12/04/jalan-rusak-akibat-truk-odol-warga-unras-di-sepanjang-jalan-rambipuji-puger/>
- Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur. *Data Pelanggaran Lalu Lintas Provinsi Jawa Timur Tahun 2023-2024*. Diakses 2024. <https://jatim.polri.go.id>
- DPRD Kabupaten Jember. “Jalan Berlubang dan Berbahaya, Komisi C DPRD Jember Hentikan Truk Bermuatan Berlebih.” 7 Februari 2024. <https://dprd.jemberkab.go.id>
- Dunn, William N. *Public Policy Analysis: An Introduction*. 3rd ed. New Jersey: Prentice Hall, 2000.
- Hanif, Muhammad, dan Ahmad Muslim. “Penegakan Hukum terhadap Kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) di Perkotaan.” *Jurnal Administrasi Publik* 19, no. 1 (2022): 45-60.
- Pratama, Andika, dan Rina Susanti. “Dampak Kendaraan ODOL terhadap Kerusakan Struktur Jalan Arteri.” *Jurnal Transportasi Indonesia* 14, no. 2 (2023): 101-115. <https://journal.unpar.ac.id>
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta, 2018.
- World Bank. *Indonesia Infrastructure Sector Assessment: Roads and Logistics*. Washington, DC: World Bank. <https://www.worldbank.org>
- Wawancara dengan Pejabat Bidang Bimbingan Teknis (BIMTEK), Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur, April 2025.