

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ODOL
DALAM UPAYA MENINGKATKAN SISTEM PENGAWASAN DAN
PENGENDALIAN MUATAN ANGKUTAN BARANG****Lambang Antono***Pada Bappeda Provinsi Jawa Tengah
lambangbappeda@gmail.com***Info Artikel :**

Diterima : 5 September 2022

Disetujui : 16 September 2022

Dipublikasikan : 25 September 2022

ABSTRAK

Daerah yang dekat dengan kawasan industri, sentra produksi, pelabuhan, jalan tol, dan kawasan strategis lainnya merupakan daerah yang banyak dilalui transportasi angkutan barang. Kondisi tersebut memungkinkan adanya angkutan barang yang membawa muatan berlebih melalui jalan raya. Tulisan ini diharapkan menjadi kontribusi dan pertimbangan bagi stakeholder dan pemangku kepentingan dalam mengambil kebijakan untuk mengatasi persoalan angkutan barang. Metode penelitian menggunakan penelitian survey yaitu melihat secara langsung fenomena di lapangan dengan mengumpulkan sumber data baik primer maupun sekunder. Melibatkan informan dari petugas di lapangan dan instansi berwenang selain juga didukung informasi bersumber dari media masa, dokumen, buku, dan jurnal relevan. Hasil penelitian yaitu penyelenggaraan angkutan barang dapat beroperasi dengan baik perlu dukungan sarana prasarana yang baik serta sistem penyelenggaraan angkutan barang yang baik pula seperti sistem pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang yang dilakukan di jembatan timbang. Implementasi kebijakan ODOL (over dimension and over loading) menjadi solusi alternatif untuk mencegah terjadinya pelanggaran muatan di jalan raya termasuk pelanggaran terhadap kelebihan dimensi kendaraan dan pelanggaran kelebihan muatan.

Kata Kunci :
*Angkutan,
Pengawasan,
Pengendalian,
Muatan***ABSTRACT**

Areas that are close to industrial areas, production centers, ports, toll roads, and other strategic areas are areas that are heavily traversed by freight transportation. This condition allows the transportation of goods that carry excess loads through the highway. This paper is expected to be a contribution and consideration for stakeholders and stakeholders in making policies to overcome the problem of freight transportation. The research method uses survey research, which is to see directly the phenomena in the field by collecting both primary and secondary data sources. Involving informants from officers in the field and authorized agencies as well as being supported by information sourced from the mass media, documents, books, and relevant journals. The results of the research are that the organization of goods transportation can operate properly, it needs the support of good infrastructure and a good system of organizing goods transportation, such as a system of supervision and control of cargo transportation of goods carried out at the weighbridge. The

Keywords :
*Transport,
Supervision,
Control, Cargo*

implementation of the ODOL (over dimension and over loading) policy is an alternative solution to prevent traffic violations on the highway, including violations of vehicle dimensions and overload violations.

PENDAHULUAN

Lalu lintas dan angkutan jalan (selanjutnya disingkat LLAJ) mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI Tahun 1945). Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, LLAJ harus terus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, serta ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi (Ricardianto et al., 2022; Subastian et al., 2021).

Dalam rangka penyelenggaraan LLAJ, telah diterbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU tentang LLAJ) yang di dalamnya mengatur beberapa ketentuan yang diantaranya adalah terkait dengan tujuan penyelenggaraan LLAJ, pembagian kewenangan di antara instansi pemerintah dan pemerintah daerah, pengaturan terhadap hal-hal yang bersifat teknis operasional LLAJ, prasarana LLAJ, serta upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakkan hukum. Dalam UU tentang LLAJ disebutkan bahwa ada tiga tujuan diselenggarakannya LLAJ, yaitu: terwujudnya pelayanan LLAJ yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Angkutan (transport) adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Namun, di lapangan masih ditemukan bahwa angkutan kurang memperhatikan keseimbangan antara kapasitas moda angkutan (armada) dengan jumlah (volume) barang maupun orang yang memerlukan angkutan (Anny Khairunnisa et al., 2022; Miftakhul Janah et al., 2022). Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang tidak terangkut, atau keduanya dijejalkan ke dalam kendaraan yang ada (Fatimah, 2019; Rupaka et al., 2021). Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana kegiatan pengangkutan diakhiri), sehingga transportasi adalah bukan tujuan untuk menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu. Dalam kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya, jasa transportasi merupakan salah satu faktor masukan (Hardaningtyas, 2018). Sementara permasalahannya sendiri berkembang sangat pesat. Angkutan itu sendiri pada dasarnya merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan (Amin & Jufrin, 2020).

Pemerintah menargetkan pelaksanaan kebijakan Zero Over Dimension and Over Load (ODOL) per 1 Januari 2023. Artinya, truk-truk dengan modifikasi dimensi berlebihan dan kelebihan muatan tidak lagi diizinkan melintas. Sementara itu ada beragam tanggapan yang disampaikan terkait dengan kebijakan ODOL tersebut. Dari kalangan pengemudi truk menganggap kebijakan Zero ODOL tidak memperdulikan nasib sopir truk yang tercekik biaya operasional pengiriman barang yang tinggi. Dengan kondisi seperti itu, mereka terpaksa menggunakan truk ODOL demi dapat menutup biaya

operasional yang melambung tinggi. Seperti kenaikan harga sparepart, biaya kebutuhan hidup semakin tinggi, dan ketidakjelasan biaya pengangkutan barang di jalan atau di saat tuntutan kebutuhan hidup naik tetapi biaya ongkos kirim barang tidak ada kenaikan, bahkan cenderung hancur. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (personal place utility). Seseorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha (Andika, 2018). Kebutuhan akan angkutan barang sebagian besar merupakan kebutuhan yang berkaitan dengan faktor – faktor lain. Suatu jenis barang lebih bermanfaat di suatu tempat dari pada di tempat lain, si pemilik sanggup membayar harga untuk terciptanya kegunaan barang tersebut di tempat yang bersangkutan (place utility), bukan semata – mata untuk pemindahan barangnya tersebut (Sulistyo dkk, 2021).

Kegiatan dalam rangka untuk meminimalisir pelanggaran ODOL bukan saja hanya dilakukan dengan kegiatan pengawasan di Jembatan Timbang (diantara hulu dan hilir) tapi bisa juga dilakukan dengan upaya lainnya sebagai bentuk upaya pencegahan awal yang dilakukan di hulu kegiatan pengangkutan. Kegiatan pada sektor hulu dilakukan dengan cara memanfaatkan kewajiban pemilik angkutan barang dan pengemudinya melengkapi surat keterangan muatan barang dan surat perjanjian pengangkutan dengan mobil barang saat akan beroperasi sebagaimana diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan. Dimana pemanfaatan surat keterangan muatan dan surat perjanjian muatan sebagai dokumen perjalanan angkutan mobil barang saat ini belum pernah dilakukan untuk kepentingan pencegahan pelanggaran muatan lebih dan pelanggaran dimensi kendaraan di hulu. Hal ini sebagaimana diatur pula di dalam Pasal 166 Undang-Undang Lalulintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, dimana diatur kewajiban bagi angkutan barang untuk melengkapi dengan surat perjanjian pengangkutan; dan surat muatan barang (Faradibah & Suryani, 2019).

Keberadaan kendaraan dengan muatan berlebih atau over dimension over loading (ODOL) dinilai menjadi salah satu potret permasalahan utama yang ada di sektor angkutan barang di Tanah Air. Pemakaian kendaraan jenis ODOL untuk pengangkutan barang di jalan raya menyebabkan dampak permasalahan sektor transportasi serta menimbulkan berbagai kerugian, mulai dari kecelakaan lalu lintas hingga kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan. Truk yang kelebihan muatan menyebabkan kerusakan jalan dan dapat mengurangi umur jalan secara signifikan yang berujung pada meningkatnya biaya perbaikan jalan. Setiap tahun negara harus mengeluarkan biaya 43 triliun untuk memperbaiki jalan yang rusak akibat truk obesitas. Kelebihan muatan berdasarkan penelitian yang dilakukan bisa mengurangi sepertiga umur jalan kalau misalnya desain jalan itu 10 tahun, karena adanya ODOL umur jalan menjadi hanya tiga tahun. Dampak kerusakan yang ditimbulkan ODOL juga tidak sepele mulai dari kerusakan jalan, patahnya jembatan, hingga kecelakaan truk (pada siang atau malam hari). Permasalahan akibat ODOL lainnya yakni menurunnya kualitas pelayanan transportasi akibat terjadinya perlambatan laju kendaraan karena penurunan kecepatan, meningkatnya biaya operasional karena waktu tempuh perjalanan menjadi lama dan kendaraan cepat rusak, serta masalah kecelakaan lalulintas yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian material (Tarigan, dkk, 2020).

Berdasarkan permasalahan di atas, maka perlu kiranya ada solusi alternatif sebagai pertimbangan dalam mengambil kebijakan pihak pemerintah selaku pelaksana eksekutif dalam mengimplementasikan persoalan muatan angkutan barang di jalan. Kebijakan ODOL dalam mengatasi persoalan sampai saat ini masih dirasakan

ketimpangan dan kerugian bagi para pengangkut barang, pemilik barang dan jasa. Untuk itu, harapan besar tulisan ini menjadi pertimbangan bagi para pemangku kepentingan dalam mengambil keputusan untuk kemaslahatan pengguna jalan dan angkutan barang.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini penelitian deskriptif, yaitu dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya. Sedangkan dilihat dari sudut bentuknya penelitian ini merupakan penelitian preskriptif yang bertujuan untuk mendapatkan saran-saran mengenai apa yang harus dilakukan untuk mengatasi masalah-masalah tertentu (Soekanto, 1986).

Penelitian deskriptif adalah metode penelitian yang berusaha menggambarkan objek atau subjek yang diteliti secara mendalam, luas, dan terperinci. Penelitian dilakukan mulai bulan Mei sampai Juni 2022 di 6 UPPKB Jawa Tengah dengan melibatkan informan petugas di lapangan dan OPD terkait dengan instrumen wawancara dan observasi serta dokumentasi. Penelitian ini merupakan pendekatan kualitatif. Metode penelitian kualitatif merupakan metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat post positivisme digunakan untuk meneliti pada kondisi objek yang alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive. Teknik pengumpulan data dengan gabungan, analisis data bersifat induktif/kualitatif dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi (Sugiyono, 2010:15). Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis data Induktif. Analisis induktif ini digunakan untuk menilai dan menganalisis data yang telah difokuskan tentang peranan pemangku kebijakan dalam menanggulangi persoalan transportasi barang dan jasa. Analisis induktif ini peneliti gunakan dengan cara menganalisis hal-hal yang khusus untuk selanjutnya ditarik kesimpulan yang objektif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan data yang ada menunjukkan bahwa penggunaan pengangkutan barang dengan menggunakan moda angkutan jalan raya mencapai proporsi 92 persen dibanding moda transportasi lainnya seperti kereta api, kapal laut, pesawat terbang.

Tabel 1. Sharing Kondisi Transportasi di Indonesia

Mode	Passenger (%)	Freight (%)
Road Vehicle	84,13	91,25
Rail	7,32	0,63
Insular	4,83	0,99
Maritim	1,76	7,07
Air	1,52	0,05
Waterways	0,43	0,01

Untuk itu Potensi yang besar ini perlu mendapat perhatian dan penanganan yang khusus, serius dan tepat terkait dengan permasalahan pelanggaran muatan di jalan raya yang ditimbulkan, bukan hanya permasalahan lalulintas semata tetapi juga bisa berdampak ke permasalahan lingkungan hidup, ekonomi, sosial dan politik.

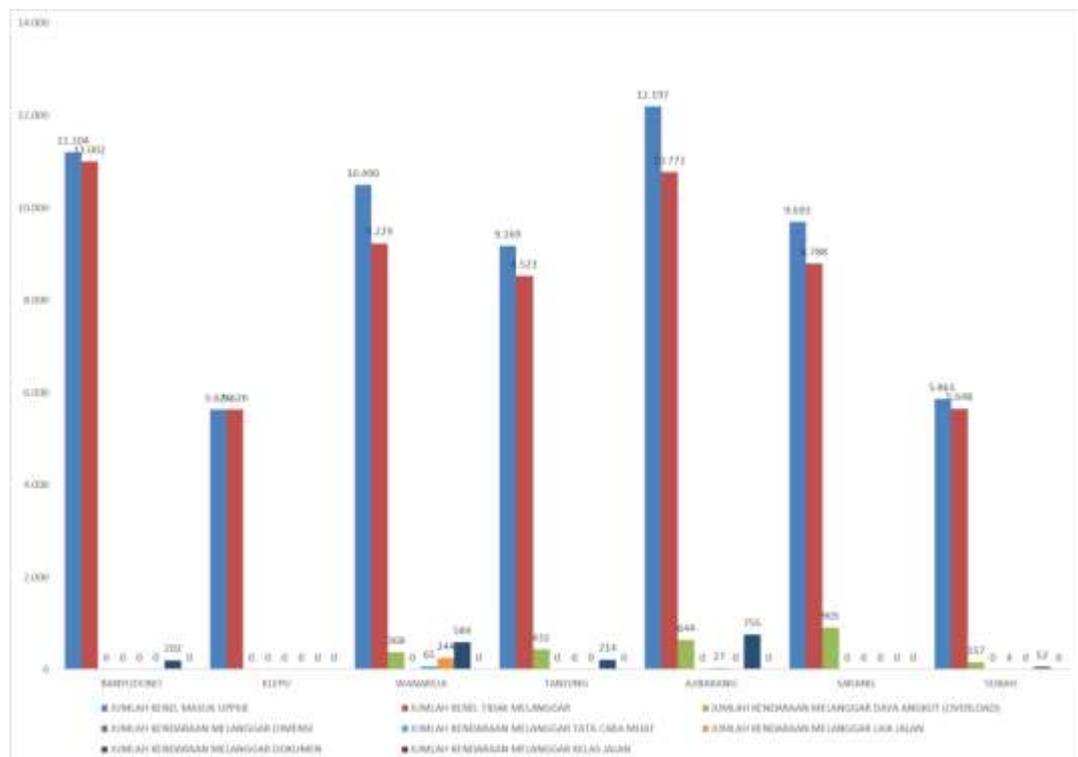
Penyebab Pelanggaran Muatan

Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) menilai tarif angkut barang yang semakin rendah dan rendahnya pendapatan pengemudi truk menjadi akar masalah dari keberadaan truk kelebihan muatan atau *over dimension-over load* (ODOL). Kondisi untuk menutupi biaya tidak terduga yang dibebani pada pengemudi menjadi pemicu pengemudi angkutan barang membawa kelebihan muatan (*over load*) dengan menggunakan kendaraan berdimensi lebih (*over dimension*) karena pengemudi berhadapan langsung dengan kondisi di lapangan seperti harus menanggung beban biaya, tarif tol, pungutan liar yang dilakukan petugas berseragam dan tidak seragam, perampasan muatan, parkir, urusan ban pecah, dan masalah teknis kendaraan lainnya.

Kebijakan Zero ODOL dianggap tidak memperdulikan nasib sopir truk yang tercekik biaya operasional pengiriman barang yang tinggi. Kondisi seperti itu, pengemudi terpaksa menggunakan truk ODOL demi mengurangi biaya operasional yang melambung tinggi itu. Biaya operasional mengalami kenaikan, harga *sparepart* naik, biaya kebutuhan hidup semakin tinggi, tetapi biaya ongkos kirim barang segitu-gitu saja alias tidak ada kenaikan, bahkan cenderung hancur atau tidak ada kejelasan mekanisme biaya ongkos kirim barang. Permasalahan mahalnnya biaya transportasi angkutan barang pelanggaran

ODOL juga bisa disebabkan dari bentuk atau disain kendaraan yang memungkinkan peluang kendaraan mobil angkutan barang untuk memuat barang melebihi kapasitasnya.

Berikut adalah penyebab pelanggaran berdasarkan data dari Unit Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) 2021-2022s dan diolah dari berbagai sumber, diantaranya; jumlah pelanggaran, kendaraan masuk jembatan timbang, jumlah pelanggaran. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1 berikut,



Gambar 1. Jumlah pelanggaran di Jawa Tengah, Juni tahun 2022

Artinya, bahwa jumlah pelanggaran di 6 (enam) wilayah UUPPKAB Jawa Tengah selama Januari sampai dengan Juni tahun 2022 tercatat 64.240 kendaraan masuk

Jembatan Timbang dengan Jumlah pelanggaran sebanyak 4.653 kendaraan terdiri dari pelanggaran daya angkut (*oeverload*) 2.506 kendaraan atau sebesar 53,85 persen, tata cara muat 96 kendaraan atau 2,06 persen, laik jalan 244 kendaraan atau 5,4 persen, pelanggaran dokumen 1.807 kendaraan atau sebesar 38,84 persen.

Dampak Pembatasan Muatan Terhadap Harga Barang

Permasalahan ODOL atau pelanggaran Muatan angkutan barang berlebih dan dimensi kendaraan selain memberi dampak buruk terhadap kerusakan infrastruktur jalan, keamanan dan keselamatan lalu lintas juga berdampak pada ekonomi masyarakat khususnya terhadap harga barang kebutuhan pokok. Penanganan masalah ODOL dirasakan sangat penting karena akan berpengaruh positif terhadap pembiayaan infrastruktur jalan yang berkurang (umur jalan sesuai yang direncanakan) dan meningkatkan kualitas pelayanan transportasi. Namun di sisi lain ada tantangan terkait pengaruh peningkatan biaya transportasi terhadap kenaikan harga kebutuhan barang pokok dan barang penting yang berdampak inflasi.

Berdasarkan laporan pengkajian perdagangan dalam negeri dalam laporan “Analisa Implementasi Kebijakan Zero ODOL terhadap Harga Barang Pokok dan Barang Penting” (November 2020) jika penerapan ODOL dilakukan peningkatan harga kebutuhan pokok (beras dan kedelai) meningkat berkisar antara 2-3 persen dan sumbangan inflasi berkisar antara 0,001-0,27 persen dan kebutuhan barang penting (semen dan pupuk) akan meningkat sebesar 3-7,5 persen dengan sumbangan inflasi berkisar antara 0,01-0,02 persen.

Pembahasan

Peran Pemerintah Daerah

Peran Pemerintah Daerah dalam pengawasan kegiatan operasional angkutan barang perlu dipertimbangkan, sementara aktivitas kegiatan bongkar muat barang berawal dan berakhir di daerah. Pada sisi yang lain masih adanya kegiatan-kegiatan yang diamanatkan oleh Undang-Undang yang belum dapat dilaksanakan oleh pemerintah Pusat (kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat) dalam hal ketentuan operasional angkutan barang, seperti pemberlakuan Pasal 166 Undang-Undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, dimana diatur kewajiban bagi angkutan barang untuk melengkapi dengan surat perjanjian pengangkutan; dan surat muatan barang. Keterlibatan dan kolaborasi aktor-aktor lainnya perlu mendapat pertimbangan dalam rangka penanganan angkutan barang di jalan raya yang terpadu, komprehensif dan tepat sasaran serta berkelanjutan dari hulu sampai ke hilir (Kementerian Perdagangan RI, 2021).

Pesatnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi yang menjadi pusat perhatian dunia. Maka manusia dituntut untuk menciptakan peralatan-peralatan canggih untuk teknologi muktahir. Baik itu dalam bidang bisnis, perdagangan, kesehatan, militer, pendidikan, komunikasi dan budaya maupun bidang-bidang lainnya. Maka teknologi ini membawa perubahan pada peralatan-peralatan yang dulunya bekerja secara analog mulai dikembangkan secara digital, dan bahkan yang bekerjanya secara manual sekarang banyak dikembangkan secara otomatis, seperti kamera digital, *handycam*, dan sebagainya, dalam pembacaan pengukuran juga sudah dikembangkan ke dalam teknik digital. Keuntungan menggunakan teknik digital adalah untuk mempermudah dalam pembacaan data untuk meminimalkan kesalahan dalam pembacaan data yang disebabkan adanya human *error* (Dimas & Leftheriotis, 2019) bahwa).

Menurut Priyambodo (2018) bahwa kesiapan infrastruktur transportasi angkutan barang sangat penting untuk memperlancar arus barang, jasa, dan manusia. Sehingga tercipta iklim investasi yang kondusif dan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Kesiapan infrastruktur dapat memperlancar konektivitas angkutan barang sesuai harapan masyarakat. Untuk itu, peran kebijakan seperti ODOL menjadi kebijakan alternatif yang memiliki keuntungan, antara lain; membantu kelancaran akses jalan ke tempat tujuan yang disebabkan oleh volume kendaraan yang meningkat serta adanya pasar tumpah, kondisi jalan yang rusak dan berlubang serta juga adanya biaya-biaya yang tidak resmi selama melakukan pengiriman barang. Untuk itu direkomendasikan, yaitu, pertama, mengupayakan agar pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten kota duduk bersama mensinkronkan kebijakan transportasinya. Kedua, segera merealisasikan dan memfungsikan terminal angkutan barang. Ketiga, segera merealisasikan pembangunan jalan lingkar dan jalan tol. Keempat, melakukan perbaikan jalan dan pelebaran jalan baik oleh pemerintah pusat, provinsi, maupun kabupaten dan kota serta meninjau kondisi kelas-kelas jalan.

Penanganan Muatan di Jembatan Timbang

Untuk mengurangi terjadinya pelanggaran ODOL telah dilakukan upaya di lapangan yang dilakukan oleh kementerian perhubungan dan instansi terkait lainnya yakni berupa kegiatan pengawasan di jalan maupun di jembatan timbang, misalnya yang dilakukan pada bulan Januari-April 2021, telah dijalankan pengawasan kendaraan angkutan barang yang dilakukan pada 81 UPPKB atau jembatan timbang dengan 621.504 kendaraan yang diperiksa. Jenis penindakan terhadap pelanggaran kendaraan terbanyak adalah dengan peringatan yakni 41.071, tilang 34.229, dan transfer muatan 5.884 kendaraan (Susanto dkk, 2021).

Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa alat penimbangan yang dipasang secara tetap atau lebih dikenal dengan jembatan timbang berfungsi sebagai alat pengawasan muatan angkutan barang, yang meliputi tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dan kelas jalan yang wajib di patuhi oleh setiap pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang. Jika dilihat dari fungsinya maka Jembatan Timbang termasuk bagian dari sistem transportasi jalan yang perlu mendapatkan perhatian dalam pelaksanaannya sebagai upaya untuk menjaga agar fungsi Jembatan Timbang dapat berjalan sesuai aturan (Kementerian Perdagangan RI, 2021). Selain sebagai alat pengawasan muatan jembatan timbang juga berperan sebagai alat untuk menjaga keselamatan dan kelancaran operasional angkutan barang serta memperlancar arus barang dari suatu kawasan ke kawasan lainnya. Dengan demikian penyelenggaraan Jembatan Timbang diharapkan dapat mendukung serta memberikan kontribusi terhadap keselarasan pergerakan dan penyebaran angkutan barang yang tertib, aman, lancar dan selamat sesuai dengan tujuan dan sasaran pemerintah bahwa transportasi jalan merupakan salah satu urat nadi dalam menunjang pertumbuhan ekonomi nasional.

Operasional Jembatan timbang diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 134 Tahun 2015 tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan mempunyai fungsi untuk pengawasan, penindakan dan pencatatan mobil barang dalam rangka untuk menjaga keselamatan pengguna jalan dan menjaga kondisi infrastruktur pengguna jalan. Pengawasan, penindakan dan pencatatan dimaksud meliputi tatacara muatan, dimensi kendaraan, persyaratan teknis laik jalan, dokumen angkutan barang, jenis barang yang diangkut, kelebihan muatan, asal dan tujuan perjalanan.

Di Indonesia jumlah Jembatan Timbang terpasang sebanyak 134 dan hanya beroperasi 81 jembatan Timbang termasuk yang beroperasi di Jawa Tengah sebanyak 6 Jembatan Timbang, masing-masing Klepu di Kabupaten Brebes, Wanareja di Kabupaten Cilacap, Aji Barang di Kabupaten Banyumas, Subah di Kabupaten Batang, Klepu di Kabupaten Semarang, Sarang, Kabupaten Rembang dan Banyudono di Kabupaten Boyolali. Dalam satu unit jembatan timbang /UPPKB diperlukan 42 personil. Personil yang diperlukan terdiri dari Korsatpel (1), PPNS (3), petugas penimbang kendaraan bermotor (9), penguji kendaraan bermotor (3), petugas pencatat, pengatur lalu lintas (9), petugas pengamanan (9), administrasi perkantoran (3), petugas teknologi informasi (2), teknisi elektrik (1), teknisi mekanika (1), dan petugas kebersihan (1). Untuk mengoperasikan 81 unit UPPKB diperlukan 3.402 orang.

Personil yang tersedia sekarang 473 orang dan masih kurang 2.929 orang. Hal jika masih menggunakan sistem yang ada. Namun pengawasan melalui jembatan timbang yang dilakukan pada ruas jalan pada proses hulu dan hilir saja belum efektif belum bisa menimbulkan efek jera terhadap pelanggaran muatan dan pelanggaran dimensi kendaraan di jalan raya. Perlu dilakukan upaya-upaya lainnya yang bisa meminimalisir terjadinya pelanggaran. Pemeriksaan berat muatan, Pemeriksaan dimensi kendaraan, pemeriksaan kelaikan kendaraan dan pemeriksaan administrasi lainnya dipandang belum cukup efektif untuk mengurangi terjadinya pelanggaran muatan di jalan raya. Perlu kebijakan yang komprehensif dari hulu sampai ke hilir dan dukungan serta keterlibatan aktor-aktor lainnya (Pemerintah Daerah) bukan hanya dilakukan oleh pemerintah pusat dengan kegiatan pengawasan di Jembatan Timbang saja.

Sebelumnya Operasional Jembatan Timbang dilaksanakan oleh Pemerintahan Daerah Provinsi, dan sejalan dengan terbitnya UU Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, pelaksanaan operasional menjadi kewenangan Pemerintah Pusat yang dilaksanakan oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dengan adanya aturan ini berarti bahwa Pemerintah Provinsi tidak lagi mempunyai kewenangan atas kegiatan operasional pengawasan angkutan mobil barang di Jembatan kecuali kewenangan dalam hal pengujian kendaraan bermotor angkutan mobil barang yang dilakukan di Kabupaten dan Kota.

Berdasarkan analisa deskriptif kualitatif, hasil penelitian menunjukkan bahwa angkutan barang memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi suatu daerah. Sejalan dengan pendapat Zulkarnaen (2011) bahwa, pergerakan angkutan barang dari tahun ke tahun terus meningkat seiring dengan peningkatan perekonomian dan kemajuan teknologi kendaraan bermotor khususnya angkutan barang. Keadaan tersebut menimbulkan masalah terhadap sarana dan prasarana keselamatan jalan serta kondisi jalan. Untuk itu, diperlukan sistem pengawasan dan pengendalian muatan lebih merupakan tugas pengawasan keselamatan jalan yang dilakukan oleh Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan kajian dapat disimpulkan bahwa, penerapan kebijakan ODOL sangat dilematis. Apabila diterapkan secara masif akan berdampak positif terhadap kenyamanan penyelenggaraan lalu lintas dan jalan, meningkatnya umur jalan dan pengurangan biaya infrastruktur jalan. Sebaliknya kebijakan penerapan ODOL akan berdampak negatif terhadap peningkatan biaya pengangkutan yang menyebabkan naiknya harga-harga barang pokok dan barang-barang penting sebagai penyumbang peningkatan inflasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Amin, M., & Jufrin. (2020). Peranan Pengangkutan Laut Sebagai Sarana Transportasi Masyarakat Indonesia. *Fundamental: Jurnal Ilmiah Hukum*.
<https://doi.org/10.34304/fundamental.v9i2.26>.
- Andika, E. (2018). Optimalisasi PP Nomor 8 Tahun 2011: Studi di Pelabuhan Panjang Bakauheni Lampung dalam Mendukung Biaya Logistik. *Warta Penelitian Perhubungan*. <https://doi.org/10.25104/warlit.v30i1.633>.
- Anny Khairunnisa, A., Gloriani Novita Christin, G. N. C., Ricko Yudhanta, S. T., & Yudhanta, R. (2022). Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan Di Kabupaten Parigi Moutong. *Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD*, 1(1), 1–10.
- Asmoro, A. A. (2018). Pengaruh Promosi dan Kualitas Pelayanan Terhadap Kepuasan Konsumen Melalui Keputusan Pembelian Pada Pengguna Jasa Internet MNC Play Media. *E-Journal Undip*. <https://core.ac.uk/display/187264033>.
- BPPP. (2020). Analisis Dampak Implementasi Kebijakan Zero ODOL Terhadap Harga Barang Pokok dan Barang Penting. Diakses pada chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://aptrindo.or.id/assets/uploads/s/93.-Waspada_terhadap_inflasi.pdf.
- Dimas, A. A., & Leftheriotis, G. A. (2019). Mobility Parameter and Sand Grain Size Effect on Sediment Transport Over Vortex Ripples in the Orbital Regime. *Journal of Geophysical Research: Earth Surface*. <https://doi.org/10.1029/2018JF004741>.
- Faradibah, A., & Suryani, E. (2019). Pengembangan model simulasi sistem dinamik untuk meningkatkan efisiensi sistem operasional transportasi. *ILKOM Jurnal Ilmiah*. <https://doi.org/10.33096/ilkom.v11i1.413.67-76>.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Myria Publisher.
- Hardaningtyas, R. T. (2018). Persepsi Masyarakat Terhadap Penggunaan Transportasi Online (Grab) Di Malang. *INOBISS: Jurnal Inovasi Bisnis Dan Manajemen Indonesia*. <https://doi.org/10.31842/jurnal-inobis.v2i1.60>.
- Ilyas. (2020). Layani 8.000 Truk, Jembatan Timbang Sarang Tersibuk di Indonesia. Diakses pada <https://www.merdeka.com/uang/teknologi-jembatan-timbang-truk-kelebihan-muatan-dinilai-tak-kekinian.html>.
- Kementerian Perdagangan RI. (2021). Analisis Dampak Implementasi Kebijakan Zero Over Dimension Over Load (ODOL) terhadap Peningkatan Harga Barang Kebutuhan Pokok dan Barang Penting. In Puska Dagri BPPP, Kementerian Perdagangan.
- Lourenço, H. R., & Ravetti, M. G. (2018). Supply chain management. In *Handbook of Heuristics*. https://doi.org/10.1007/978-3-319-07124-4_54.
- Manajemen Pendidikan. <https://doi.org/10.21831/jamp.v8i2.31282>.
- Miftakhul Janah, M., Gloriani Novita Christin, G. N. C., Setyorini, I., & Setyorini, I. (2022). Perencanaan Integrasi Angkutan Perkotaan Trayek V Dan Tv Dengan Suroboyo Bus Di Kota Surabaya. *Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD*, 1(1), 1–10.
- Priyambodo, P. (2018). Pengembangan dan Peningkatan Konektivitas Angkutan Barang di Jawa Timur. *Warta Penelitian Perhubungan*. <https://doi.org/10.25104/warlit.v28i3.599>.
- Ricardianto, P., Tuasikal, R., Handayani, S., Christin, G. N., & Suryobuwono, A. A. (2022). Simulasi Rute Angkutan Barang di Wilayah Perkotaan. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(2), 103–118. <https://doi.org/10.25104/jptd.v24i2.2139>
- Rupaka, A. P., Sadri, P. D. A., Pribadi, O. S., Istiyanto, B., Gautama, N. W., & Christin, G. N. (2021). Sosialisasi Teknik Pengemasan Berbagai Jenis Barang di Terminal Barang Dishub Kota Denpasar. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat Semangat Nyata Untuk Mengabdi (JKPM Senyum)*, 1(2), 45–50.

- <https://doi.org/10.52920/jkpmsenyum.v1i2.41>
- Subastian, D., Novita Christin, G., & Subarto, S. (2021). Karakteristik Pemilihan Moda Angkutan Perkotaan. *Jurnal Penelitian Sekolah Tinggi Transportasi Darat*, 12(2), 11–24. <https://doi.org/10.55511/jpsttd.v12i2.589>
- Sulistyo, A. B., Cundoko, T. A., Sasue, R. R. O., Ahmad, R., Suryasa, I. P. A., & Dwipayana, A. D. (2021). Sistem Keselamatan Bagi Awak Kendaraan Bermotor Angkutan Barang Terminal. *Madiun Spoor (JPM)*. <https://doi.org/10.37367/jpm.v1i2.188>
- Susanto, P. C., Pahala, Y., & Setyowati, T. M. (2021). Konektivitas pelayaran perintis sebagai bagian sistem distribusi logistik dalam mendukung keberhasilan tol laut. *Jurnal Transportasi, Logistik, Dan Aviassi*. <https://doi.org/10.52909/jtla.v1i1.42>
- Tarigan, H., Jauhari, I., & Sikumbang, J. (2020). Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran Muatan Angkutan Barang Di Jalan Kabupaten (Studi Di Kabupaten Langkat). *ARBITER: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*. <https://doi.org/10.31289/arbitер.v2i2.133>.
- Togar Simatupang. (2015). Permasalahan Transportasi Barang Di Indonesia. https://supplychainindonesia.com/wp.content/files/Prof._Togar_M._Simatupang-Permasalahan_Transportasi_Barang_di_Indonesia.pdf.
- Wulogening, H. I., & Timan, A. (2020). Implementasi Total Quality Management (TQM) dalam sistem manajemen perencanaan kepala sekolah. *Jurnal Akuntabilitas*
- Zulkarnaen, R. T. (2011). Implementasi kebijakan pengawasan dan pengendalian muatan lebih. *Administrasi Publik*.