

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dalam rangka mendukung pergerakan ekonomi dan pengembangan wilayah. Hingga kini masih banyak terjadi di lapangan, pengguna jalan dan pemilik angkutan masih belum sepenuhnya mentaati peraturan yang telah ditetapkan. Kementerian Perhubungan sangat memperhatikan permasalahan penyebab terjadinya kecelakaan di jalan Raya, polusi udara tinggi, penyebab kerusakan infrastruktur jalan, jembatan dan pelabuhan khususnya terkait aspek keselamatan. Kondisi jalan di Indonesia baik jalan nasional, provinsi maupun jalan kabupaten/kota akhir-akhir ini banyak dikeluhkan oleh masyarakat pengguna jalan bahkan sampai menjadi perhatian Presiden karena rusak parah dengan presentase yang cukup besar. Perbaikan jalan telah dilakukan oleh pemerintah lewat instansi yang berwenang, yaitu Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum. Kondisi jalan rusak tentunya akan menyebabkan tingginya biaya ekonomi. Akan tetapi upaya-upaya perbaikan, meskipun telah menggunakan bahan-bahan perkerasan jalan yang berkualitas tidak akan ada artinya jika beban lalu lintas, terutama truk-truk pengangkut barang yang dijadikan dasar perencanaan ketebalan perkerasan jalan tidak terkendali dan melampaui ketentuan yang ada. Melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan bertekad untuk menjadikan Indonesia bebas kendaraan

angkutan barang yang *Over Dimension Over Loading* (ODOL) pada tahun 2023. (Kementrian Perhubungan RI, 2020)

ODOL merupakan singkatan dari *Over Dimension Over Loading*, yang diterjemahkan sebagai kendaraan berat yang memiliki dimensi dan muatan berlebih. *Over Dimension* adalah suatu kondisi di mana dimensi pengangkutan kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi dan ketentuan peraturan. Kondisi ini biasanya terjadi karena pemilik kendaraan melakukan modifikasi dimensi pengangkut. *Over Loading* adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan. Berat maksimum kendaraan berikut muatannya disebut sebagai Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI). Batas JBI akan semakin besar jika jumlah sumbu kendaraan semakin banyak.

Menurut Mulyono (2022) dari Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) membagi penyebab terjadinya pelanggaran kendaraan kelebihan dimensi dan kelebihan muatan (ODOL) dalam dua faktor, yaitu faktor eksternal dan faktor internal. Faktor eksternalnya tuntutan dari penjual dan pembeli barang terkait dengan muatan atau yang berasal dari luar pihak pemilik/pengemudi kendaraan, selain itu juga denda penegakan hukum yang masih murah dan terkadang tidak adil serta kompetisi antar jasa angkutan, dan faktor internal pemicu ODOL yang ada yakni teknologi truk yang masih mampu memuat barang *overload*, tuntutan balik modal, dan SDM pengemudi. Kemudian, ukuran kendaraan yang melebihi aturan dimensi serta penghematan biaya operasional jika menggunakan ODOL (Bisnis.com).

Secara empiris, truk-truk kelebihan muatan dan dimensi berlebihan (*overload over dimension/ ODOL*) masih berkeliaran di jalanan. Kendaraan ODOL berdampak pada kerusakan infrastruktur jalan karena kelebihan beban. Kementerian PUPR mencatat kerugian negara akibat praktek ODOL mencapai 43,5 triliun rupiah per tahun. Pemerintah terus berupaya mendorong pemberantasan kendaraan ODOL dan menargetkan Indonesia Bebas ODOL di tahun 2023. Demi mewujudkan hal tersebut tentunya dibutuhkan sinergi lintas instansi.

Tabel 1.1 Data Pelanggaran Kendaraan ODOL di Indonesia

No.	Keterangan	2018	2019	2020	2021
1	Diperiksa	379.483	347.631	1.425.051	1.033.494
2	Melanggar	379.395	337.737	837.935	256.689
3	Tidak Melanggar	88	9894	587.116	776.805
4	Persentase Melanggar	100 %	97 %	59%	25%

(Sumber : Badan Kebijakan Transportasi, Kementrian Perhubungan, 2022)

Data tabel 1.1 menunjukkan bahwa pada tahun 2021 terdapat peningkatan jumlah truk yang diperiksa di 81 fasilitas UPPKB dan menunjukkan persentase penurunan pelanggaran dari tahun 2018 mencapai 100% hingga data terakhir terjadi penurunan hingga 25% di tahun 2021, dari tabel 1.1 dapat kita lihat bahwa tingkat pelanggaran kendaraan ODOL di Indonesia masih sangat tinggi dan mulai menurun di tahun 2020 dan tahun 2021.

Penertiban truk ODOL tentunya akan memiliki beberapa dampak positif (*benefit*) bagi pemerintah, operator truk maupun pengguna jalan. Di sisi lain, penertiban truk ODOL juga akan menimbulkan biaya bagi pemerintah, operator truk dan konsumen dari operator truk. Dari hasil kajian disebutkan bahwa,

berdasarkan penjabaran baik dari segi manfaat dan biaya dari kebijakan penertiban angkutan ODOL, pemerintah perlu terus menerapkan kebijakan penertiban angkutan ODOL walaupun terdapat biaya yang harus dikeluarkan karena beberapa hal berikut ini: (1) Upaya untuk menjaga kemantapan jalan di Indonesia, (2) Pemerintah wajib untuk terus berupaya meningkatkan aspek keselamatan masyarakat (dalam hal ini pengguna kendaraan), (3) Meningkatkan efisiensi biaya logistik agar biaya logistik di Indonesia semakin rendah, (4) Menurunkan biaya perbaikan dan pemeliharaan jalan (Badan Kebijakan Transportasi, Kementrian Perhubungan, 2022).

Contoh kasus di Provinsi Kalimantan Tengah, wilayah Kabupaten Kotawaringin Barat, Kabupaten Kotawaringin Timur dan Kab Gunung Mas angkutan yang melebihi kapasitas maupun yang melebihi kemampuan ruas jalan menerima volume lalu lintas banyak ditemui di kabupaten ini. Salah satu penyebab utama rusaknya sejumlah ruas jalan penghubung di wilayah provinsi karena masih adanya angkutan *over* kapasitas yang melintas, apabila dibiarkan dan masih adanya angkutan seperti ini melintas maka akan semakin banyak ruas jalan di Kalteng yang mengalami kerusakan. Untuk itu diperlukan langkah tegas oleh seluruh pemangku kepentingan terlebih para Bupati/Wali Kota selaku Kepala Daerah di wilayah masing-masing yang didukung oleh Aparat Kepolisian sesuai kewenangannya sehingga dapat dilakukan penertiban secara maksimal terhadap angkutan-angkutan yang melebihi kapasitas ini. Gubernur Kalimantan Tengah, H. Sugianto Sabran menghimbau agar Pemprov Kalteng juga menyampaikan kepada Pemerintah Pusat untuk menetapkan kebijakan yang menguatkan peran dan fungsi pemda di sektor perhubungan melalui revisi UU 23 Tahun 2014, terkait kewenangan pengelolaan

jembatan timbang dan penguatan dalam pengawasan/penindakan terhadap pelanggaran di jalan melalui revisi UU 22 Tahun 2009, keinginan Gubernur Kalteng selaras dengan upaya pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan RI yang ingin mewujudkan Indonesia bebas kendaraan *Over Dimensi dan Over Loading* (ODOL), dan diharapkan pemerintah kabupaten dan kota, dapat menjadikan hal ini sebagai salah satu fokus pihaknya, yakni mencegah kendaraan *over* kapasitas melintas di berbagai ruas jalan di Kalteng (BERITAKALTENG.Com, 2021).

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menilai salah satu titik lemah yang menyebabkan hal itu adalah pengawasan. Dasar hukum utama penanganan ODOL adalah (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2) Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan terhadap Mobil Barang atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) atau Pelanggaran Ukuran Lebih (*Over Dimension*) (3) Surat Edaran Gubernur Kalimantan Tengah Nomor 551.2/ 51/ Dishub/ 2021, tanggal 30 April 2021 Tentang Pengawasan Terhadap Mobil Barang Atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) dan/atau pelanggaran Ukuran Lebih (*Over Dimension*) (4) Perda Kabupaten Lamandau Nomor 6 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Hasil Produksi Pertambangan dan Perkebunan.

Ketentuan peraturan yang menulis tentang ketentuan berat maksimal kendaraan angkutan barang tertuang dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang menerangkan bahwa untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dilakukan pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan untuk menghubungkan semua daratan. Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan fungsi dan

intensitas lalu lintas guna kepentingan peraturan pengguna jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan dan daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan Bermotor. Kabupaten Lamandau termasuk dalam kategori jalan menurut kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) millimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) millimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) millimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

Kalimantan Tengah merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang terletak di pulau Kalimantan. Ibu kotanya adalah Palangkaraya. Pada tanggal 10 April 2002 Provinsi Kalimantan Tengah yang terdiri dari 5 Kabupaten dimekarkan menjadi 13 Kabupaten, salah satunya kabupaten yang baru adalah Kabupaten Lamandau. Kabupaten ini memiliki luas wilayah 6.414 km² dan berpenduduk sebanyak 62.776 jiwa (hasil Sensus Penduduk Indonesia 2010) dan bertambah menjadi 97.101 jiwa pada tahun 2019. Salah satu kabupaten baru hasil pemekaran dari Kabupaten Kotawaringin Barat berdasarkan UU No. 5 Tahun 2003, yang diresmikan pada tanggal 04 Agustus 20002 dengan ibu kota Nanga Bulik.

Kabupaten Lamandau adalah kabupaten paling barat Provinsi Kalimantan Tengah yang berbatasan langsung dengan Provinsi Kalimantan Barat yang di mana jalan utama sering dilalui transportasi angkutan berat antar provinsi yang menghubungkan kabupaten-kabupaten sekitar ke Kabupaten Lamandau. Jalan provinsi ini juga digunakan sebagai jalan utama yang menghubungkan ibukota kabupaten Nanga Bulik ke kecamatan-kecamatan di Kabupaten Lamandau.

Kecendrungan inilah yang menjadi tingginya tingkat kerusakan jalan di Kabupaten Lamandau yang semakin tahun semakin meningkat.

Melalui Program Bebas ODOL tahun 2023 ini maka difokuskan pada arus lalu lintas jalan, angkutan barang ODOL dan kerusakan jalan di sepanjang jalan provinsi yang memasuki wilayah Kabupaten Lamandau dan jalan utama kabupaten yang menghubungkan ibukota kabupaten ke kecamatan-kecamatan dengan titik fokus Simpang Sepaku. Akibat dampak dari kendaraan angkutan ODOL ini. Selain itu juga ruas jalan induk kabupaten terkena dampak yang cukup parah akibat dari arus kendaraan angkutan ODOL tersebut. Jalan kabupaten dan jalan provinsi merupakan ruas jalan yang mempunyai peran penting bagi masyarakat di Kabupaten Lamandau. Ruas Jalan ini menghubungkan ibukota Kabupaten Lamandau di Nanga Bulik dengan kecamatan-kecamatan, namun hal tersebut justru membuat kualitas jalan menjadi menurun karena beban yang di terima jalan semakin tinggi pula. Dampaknya dapat kita lihat dari gambar 1.1 berikut ini.



Gambar 1.1 Kerusakan Infrastruktur Jalan
(Sumber: Hasil pengamatan dilapangan, 2021)

Penyebab utama rusaknya sejumlah ruas jalan penghubung di wilayah Kabupaten Lamandau karena kendaraan ODOL yang melintas, jika angkutan ODOL setiap hari melintas maka akan semakin banyak ruas jalan di Kabupaten Lamandau yang mengalami kerusakan dan diperparah dengan banyaknya kendaraan berat melintas dengan muatan berlebih sehingga sebagian jalan mulai mengalami kerusakan dan berlubang, salah satunya akibat dari tingginya curah hujan sehingga mempercepat tergerusnya aspal serta membuat genangan.

Penelitian awal terhadap kondisi jalan tersebut yaitu dengan melakukan *survey* secara visual dengan cara melihat jumlah data kendaraan dari data *survey* oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten Lamandau dengan total jumlah kendaraan sebanyak 2.389 kendaraan. Data tersebut digunakan sebagai dasar dalam melakukan penelitian ini. Data hasil *survey* dapat kita lihat sebagai berikut.

Tabel 1.2 Lalu Lintas Harian Rata-rata

Jenis Kendaraan	Jumlah Kendaraan	Persentase
Motor	1.408	54,98%
Mobil	346	14,48%
Bis Kecil	83	3,47%
Bis Besar	9	0,38%
Truck 2 As 4 Roda	25	1,05%
Truck 2 As 6 Roda	482	20,18%
Truck 3 As	35	1,47%
Truck 4 As	0	0,00%
Trailer/ Loagging	1	0,04%
Total Kendaraan	2.389	100 %

(Sumber : Evitriana Desi Pratiwi,dkk, 2021)

Data *survey* kendaraan table 1.2 menjelaskan bahwa terlihat banyaknya lalu lintas jalan raya yang didominasi oleh kendaraan berat seperti *Truck 2 As 4 Roda* 25 unit, *truck As 6 Roda* 482 unit, dan *truck 3 As* 35 unit rata-rata per hari. Dari

data tersebut jika setiap hari dilalui kendaraan-kendaraan besar maka akan berdampak pada kerusakan infrastruktur jalan karena kelebihan beban.

Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau menggiatkan Sosialisasi Program Kalteng Bebas ODOL Tahun 2023 dengan turun ke lapangan setiap hari jumat ke jalan-jalan yang banyak dilalui kendaraan angkutan barang terutama di jalan utama lintas provinsi yang menghubungkan antara Kabupaten Lamandau dan Provinsi Kalimantan Barat. Sosialisasi yang dilakukan sebelum penertiban dilaksanakan mulai sejak pertengahan tahun 2021 sebagai tindak lanjut dari Implementasi Program Bebas ODOL. Langkah tersebut untuk menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas dan kerusakan sarana jalan raya. Tetapi sosialisasi tersebut dirasa masih kurang efektif karena hanya dilakukan pada satu titik lokasi saja dan tidak dilakukan secara rutin dan berkala pada lokasi jalan lainnya yang sering dilalui truk angkutan, sehingga dirasa sosialisasi yang dilakukan kurang efektif dan menyeluruh.

Di Kalimantan Tengah sendiri kegiatan penertiban sudah dilaksanakan oleh beberapa kabupaten. Penertiban angkutan ODOL di Kalimantan Tengah dapat kita lihat dari hasil di lapangan adalah sebagai berikut:

Tabel 1.3 Data Penertiban Kendaraan ODOL Tahun 2021 di Kalimantan Tengah

No	Lokasi Kegiatan	Kendaraan Overdimension	Kendaraan Overloading	Pelanggaran Lainnya	Total Pelanggaran
1	2	3	4	5	6
1	Kabupaten Kapuas	1 unit	4 unit	20 unit	25 Unit
2	Kabupaten Katingan	10 unit	43 unit	49 unit	102 unit
3.	Kabupaten Kotawaringin Barat	2 unit	60 unit	155 unit	217 unit
4.	Kabupaten Kotawaringin Timur	4 unit	12 unit	24 unit	40 unit
5.	Kabupaten Gunung Mas	0 unit	7 unit	23 unit	30 unit

(Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah, 202 2)

Kabupaten terakhir yang melaksanakan Kegiatan tersebut adalah Kabupaten Lamandau. Petugas dari Dinas Perhubungan Kabupaten bekerjasama dengan Satlantas Polres Lamandau, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah bersama BPTD Wilayah-XVI Kalimantan Tengah, Satlantas Polres Lamandau, Subdenpom XII/2-2 Pangkalan Bun dan KODIM 1017 La mandau menggiatkan tindak lanjut dari penerapan Program ODOL di Kabupaten Lamandau. Sebelum penertiban dilaksanakan telah dilakukannya sosialisasi terlebih dahulu yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau.

Penjelasan empiris terhadap pentingnya penelitian diatas, tentunya juga harus ditunjang dengan penjelasan teoritisnya. Jika merujuk pada perspektif teoritis dalam penelitian ini adalah sebagai berikut. Pertama, implementasi kebijakan dapat diperoleh dari pernyataan Grindle (1980: 7) bahwa implementasi merupakan proses umum tindakan administratif yang dapat diteliti pada tingkat program tertentu. Proses implementasi baru akan dimulai apabila tujuan dan sasaran telah ditetapkan, program kegiatan telah tersusun dan dana telah siap dan disalurkan untuk mencapai sasaran. Jika pemahaman ini diarahkan pada lokus dan fokus (perubahan), merujuk teoritis tersebut bahwa dari hasil penertiban yang telah dilaksanakan di lapangan

Implementasi Program Bebas ODOL Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau belum berjalan sesuai yang diharapkan karena kurangnya sosialisasi hingga ke tingkat pelosok-pelosok kabupaten yang mengakibatkan ketidaktahuan para pemilik kendaraan angkutan barang dan perusahaan-perusahaan yang berada di wilayah Kabupaten Lamandau. Selain itu juga perilaku masyarakat terutama pemilik angkutan barang yang kurang patuh pada aturan yang telah disosialisasikan sebelum tindakan Penertiban *Overloading* dan *Overdimension* oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau beserta pihak terkait.

Kedua, Infrastruktur menurut *American Public Works Association* (Stone, 1974 dalam Kodoatie, 2005), adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi, sedangkan definisi lain infrastruktur menurut peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015, infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik. Sistem infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat (Grigg, 2000), merujuk teoritis tersebut bahwa dari penelitian salah satunya adalah fokus terhadap permasalahan penyebab kerusakan infrastruktur jalan dari Implementasi Program Bebas ODOL Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau ini.

Oleh karena itu, melihat banyaknya permasalahan yang dapat di teliti lebih jauh, pada penelitian ini saya akan mengangkat Implementasi Program Bebas *Overdimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah sebagai judul Proposal Tesis saya. Mengapa Implementasi Program Bebas ODOL Pada Kendaraan Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah belum maksimal.

1.2. Identifikasi Masalah dan Rumusan Masalah

1.2.1. Identifikasi Masalah

Berdasarkan dari latar brlakang di atas dapat disimpulkan hasil identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Kerusakan infrastruktur jalan akibat muatan barang yang berlebih pada angkutan barang sepanjang ruas jalan utama Kabupaten Lamandau.
2. Rendahnya pemahaman pemilik angkutan barang serta perusahaan tentang muatan berlebih yang mengakibatkan kerusakan infrastruktur pada jalan
3. Sistem pengawasan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau melalui sosialisasi dirasa masih kurang efektif karena hanya dilakukan pada satu titik lokasi saja dan tidak dilakukan secara rutin dan berkala pada lokasi jalan lainnya yang sering dilalui truk angkutan.

1.2.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah?
2. Apa faktor pendukung dan penghambat Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) pada kendaraan angkutan barang di Kabupaten Lamandau yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau, Provinsi Kalimantan Tengah?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah.
2. Mendeskripsikan faktor pendukung dan penghambat Implementasi ODOL pada kendaraan angkutan barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau, Provinsi Kalimantan Tengah.

1.4. Manfaat Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian yang hendak dicapai, maka penelitian ini diharapkan dalam bidang perhubungan baik secara langsung maupun tidak langsung. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.4.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat yaitu

- a. Memberikan sumbangsih pemikiran bagi Pemerintah Kabupaten Lamandau terhadap penanganan dampak kerusakan infrastruktur jalan akibat muatan barang yang berlebih pada angkutan barang sepanjang ruas jalan utama Kabupaten Lamandau, Provinsi Kalimantan Tengah.
- b. Memberikan sumbangan ilmiah kepada kabupaten lamandau dalam perencanaan dan pengambilan kebijakan untuk menangani permasalahan Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah
- c. Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah serta menjadi bahan kajian lebih lanjut.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini dapat bermanfaat yaitu :

- a. Bagi penulis dapat menambah wawasan dan pengalaman langsung tentang Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah
- b. Bagi Pemerintah Kabupaten Lamandau dapat menambah sumbangan dan pemikiran tentang faktor pendukung dan penghambat serta pengambilan kebijakan dalam permasalahan Implementasi Program Bebas *Over Dimension*

Overloading (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah

- c. Bagi satuan Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau dalam mengatasi permasalahan penyebab kelebihan muatan barang pada kendaraan angkutan barang yang berdampak pada infrastruktur jalan dan tingkat kecelakaan di jalan raya sebagai bahan untuk pertimbangan dalam menyusun program keselamatan untuk memperlancar pergerakan kendaraan dan juga *safety* maka pemerintah telah mengeluarkan regulasi yang harus ditaati oleh semua pihak hingga jangan sampai kemudahan ini dimanfaatkan oleh segelintir oknum pengusaha dan justru menyebabkan kecelakaan.
- d. Bagi masyarakat memberi informasi, peluang dan partisipasi bagi masyarakat dalam memberikan informasi tentang pelaksanaan kebijakan Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah

1.5. Tinjauan Pustaka

1.5.1. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu berfungsi untuk mengetahui bangunan keilmuan yang sudah diletakan oleh orang lain sehingga penelitian yang akan dilakukan memiliki kebaruan (*novelty*) dengan penelitian terdahulu yang ada. Adapun penelitian terdahulu yang dikaji difokuskan pada penelitian yang dikaitkan dengan penelitian tentang Implementasi Program *Over Dimension Overload* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Kabupaten Lamandau yang dilaksanakan oleh

Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah. Penelitian terdahulu yang dicantumkan di dalam penelitian ini ada 3 jurnal internasional dan 12 jurnal dari jurnal nasional.

Penelitian dilakukan oleh Reni Karno Kinasih, dkk (2020) dengan judul *Modified Zero Overloading Policy Impact to Pavement's Service Life*. Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan *Cumulative Equivalent Single Axle Loud* (CESA) antara 4 kondisi kebijakan:

1. kebijakan *zero overloading* diberlakukan;
2. modifikasi kebijakan 1 *zero overload* yang diberlakukan dengan toleransi *legal overloading* 40%
3. untuk kebutuhan sembilan hari (beras, gula, minyak goreng, kacang kedelai, garam, daging telur ayam, bawang merah), semen portland dan truk pupuk;
4. kebijakan *overloading* 2 zern yang dimodifikasi diberlakukan dengan toleransi *overloading legal* 50% untuk mansporter dan tidak ada kebijakan. Modifikasi kebijakan ini dianggap untuk menghindari kenaikan harga barang-barang tersebut akibat kenaikan biaya ekspedisi.

Penelitian berikutnya oleh Herlin Sugari, dkk (2019) dengan judul *Impact of Overloading Vehicle towards the Level of Service on Freeway Segment (Case Study: JORR KM 27 to KM 23)* yang bertujuan bahwa volume kendaraan berat yang besar diperparah dengan adanya kendaraan ODOL dapat menyebabkan perubahan kecepatan jalan sementara dan berujung pada penurunan tingkat pelayanan.

Penelitian dilakukan oleh Irfan Rifai Andri, dkk (2021) dengan judul *Analysis of The Effects of Overloading On The Age Of The Toll Road Case Study*

Tangerang-Merak KM 72 s/d KM 77 bertujuan untuk menganalisis seberapa besar pengaruh yang diberikan oleh beban lebih pada suatu jalan dalam hal ini umur rencana. Metode yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh beban normal terhadap sisa umur, yaitu dengan membandingkan umur beban rencana normal dengan beban lebih.

Penelitian dilakukan oleh Dewa Jaya Ferguso dan Kamarullah dengan judul *Pengawasan Terhadap Pengemudi atau perusahaan Angkutan Barang Berdasarkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Jembatan Batu Layang Kota Pontianak)*. Penelitian ini bertujuan untuk menjelaskan masalah pengawasan terhadap pengemudi atau perusahaan angkutan barang berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (studi di jembatan timbang batu layang kota pontianak). Berdasarkan data yang didapat bahwa pelanggaran- pelanggaran yang terjadi terhadap ketentuan pengangkutan muatan barang oleh pengemudi kendaraan angkutan barang umum memang terjadi penurunan namun jumlah pelanggaran yang terjadi di Jembatan Timbang Batu Layang masihlah tinggi yang berarti menunjukkan bahwa pengawasan terhadap pengangkutan barang di Jembatan Timbang Batu Layang di Kota Pontianak belumlah optimal.

Penelitian selanjutnya dilakukan oleh Juliaman Pangaribuan, dkk (2016) yang berjudul *Pengaruh Dimensi, Muatan Terhadap Jumlah Berat yang diijinkan Mobil Bak Muatan Terbuka* bertujuan untuk menjelaskan berbagai tipe dan ukuran kendaraan mobil barang setiap hari beroperasi di jalan, mulai dari truk dengan gandar tunggal sampai dengan gandar tandem, triple serta dalam bentuk kereta tempelan dan gandengan telah diberikan izin beroperasi membawa berbagai macam

komoditi dan hasil industri, namun sangat disayangkan perkembangan teknologi otomotif ini tidak diimbangi oleh pengetahuan dan informasi tentang peraturan dan dasar hukum tentang perancangan suatu desain kendaraan tertentu, yang pada akhirnya mengarah pada pelanggaran dimensi dan muatan dari kendaraan tersebut.

Penelitian berikutnya dilakukan oleh Falsa Trisnadya, dkk (2021) dengan Judul Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Angkutan Barang yang melebihi Daya Angkut. Dengan melaksanakan Studi di Unit Palaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari Malang yang bertujuan untuk mencari bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan angkutan barang yang melebihi daya angkut sehingga menimbulkan kerusakan sarana dan prasarana jalan, kemacetan, dan kecelakaan lalu lintas. Rumusan masalah yaitu apa faktor penyebab kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut, bagaimana penegakan hukum di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor Singosari terhadap kendaraan angkutan barang yang melebihi daya angkut dan apa kendala yang dihadapi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor terhadap kendaraan angkutan barang melebihi daya angkut.

Penelitian berikutnya oleh Hasbudi Samad (2019), yang berjudul *Overdimensi dan Overloading* Lalu lintas Kendaraan Angkutan Barang Melalui Suatu Uji Penimbangan Kendaraan Bermotor di Maccopa Kabupaten Maros yang bertujuan untuk menganalisis peran dan fungsi operasional UPPKB terhadap karakteristik pergerakan lalu lintas angkutan barang yang terdeteksi melalui UPPKB Maccopa dan menganalisis pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* serta upaya penanganannya. Dalam hal ini menunjukkan bahwa peran dan fungsi UPPKB Maccopa belum optimal dalam melakukan pengawasan, pencatatan dan

penindakan pelanggaran angkutan barang. Fasilitas operasional masih jauh dan standar operasional seperti kurangnya ruang parkir, belum terdapat lapangan penindakan dan jalan sirkulasi, kurangnya kapasitas dan kompetensi Sumber Daya Manusia khususnya PPNS, penguji dan penguasaan teknologi informasi serta manajemen operasi belum tertata dengan baik.

Penelitian berikutnya oleh Kurniawan, SH yang berjudul Kewenangan Dinas Perhubungan Darat Atas Pelanggaran Kelebihan Muatan Barang Berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Darat Nomor 3 Tahun 2006 Tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang yang bertujuan untuk menjelaskan pelaksanaan Kewenangan Dinas Perhubungan Darat terhadap Pelanggaran Administrasi Lalu Lintas Pengemudi Perusahaan Angkutan Barang Kabupaten Melawi. Dalam hal ini karena terlihat masih banyak pelanggaran lalu lintas Pengemudi Perusahaan Angkutan Barang yang muatan barang melebihi.

Penelitian berikutnya oleh Riesxo Nurrachmad (2020) yang berjudul Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran yang dilakukan Golongan Kendaraan yang melebihi Tonase Oleh Dinas Perhubungan Studi Kasus di Sukoharjo yang bertujuan untuk mengetahui bagaimana efektivitas rambu-rambu terhadap pelanggaran yang dilakukan golongan kendaraan yang melebihi tonase oleh Dinas Perhubungan, mengetahui bagaimana efektivitas penurunan barang terhadap pelanggaran yang dilakukan golongan kendaraan yang melebihi tonase, mengetahui bagaimana Efektivitas Tilang terhadap pelanggaran yang dilakukan golongan kendaraan yang melebihi tonase. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hal-hal yang mendorong dan atau menyebabkan para pengemudi melakukan tindak pidana pelanggaran tonase jalan berasal dari berbagai faktor yang antara lain di

lapangan yaitu kurangnya perhatian dan perawatan rambu-rambu jalan oleh pihak terkait dan kurangnya kesadaran dari pribadi pengendara itu sendiri.

Penelitian berikutnya oleh Arbie Sianipar (2020), yang berjudul Analisis Distribusi Beban Pada Kendaraan Angkutan Barang Sesuai dengan Konfigurasi *Axle* yang bertujuan untuk mengetahui distribusi beban pada kendaraan angkutan barang dengan beberapa jenis konfigurasi *axle* (sumbu) dan memberikan beberapa rekomendasi teknis kepada pihak terkait dalam rangka pengendalian muatan berlebih pada kendaraan angkutan barang. Berdasarkan wawancara dengan Kasatpel UPPKB Losarang pada November 2018, Analisis dengan penghitungan *Vehicle Damage Factor* (VDF) menghasilkan angka di atas toleransi 3,89. Namun, setelah penambahan sumbu dengan roda ganda angka VDF pada beberapa kendaraan berkurang menjadi $<3,89$. Hal ini mengindikasikan bahwa penambahan sumbu (*multiaxle*) mampu mengurangi tingkat kerusakan jalan walaupun terdapat batas maksimum yang ditetapkan agen Tunggal Pemegang Merk (APTM). Selain dapat mengurangi tingkat kerusakan jalan, batasan tersebut juga dapat menjamin keselamatan perjalanan.

Penelitian berikutnya oleh Tesmirizal (2020), yang berjudul Penerapan Pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Terhadap Kendaraan Angkutan Barang Kelebihan Muatan Kelapa Sawit Di Wilayah Hukum Polres Tanjung Jabung Timur, Jambi yang bertujuan untuk mengetahui faktor apa yang mendorong orang melakukan tindakan melebihi muatan barang kelapa sawit: mengetahui kendala dalam penegakan hukum pasal 307 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap kendaraan angkutan barang kelebihan muatan kelapa sawit. Terdapat faktor pendorong pelaku melakukan tindakan melebihi muatan kelapa sawit sebagai

berikut: Faktor ekonomi; semakin banyak jumlah barang muatan kelapa sawit yang dibawa dari lahan menuju tengkulak atau pabrik selain dapat menambah penghasilan juga menghemat biaya operasional, faktor budaya; merupakan suatu tradisi yang telah lama terjadi yang menjadi kebiasaan atau budaya bagi masyarakat umum mengangkut barang kelapa sawit yang melebihi muatan barang kelapa sawit.

Penelitian berikutnya oleh Angga Devi Mukti Setiadi (2015), yang berjudul Implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Administrasi Terhadap Kendaraan yang Kelebihan Muatan di Jembatan Timbang Studi di UPT LLAJ Kabupaten Tulungagung yang bertujuan untuk mengetahui dan menganalisa implementasi faktor pendukung dan hambatan dalam implementasi Pasal 14 Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 4 Tahun 2012 Tentang Pemberian Sanksi Terhadap Kendaraan Muatan Di Jembatan Timbang UPT LLAJ Kab. Tulungagung.

Penelitian Berikutnya oleh I Gede Putra Kebayan (2021), yang berjudul Penerapan Sanksi Pidana Terhadap Pengendara Kendaraan *Over Dimensi dan Overloading* di UPPKB Cekik yang bertujuan untuk mengetahui hambatan dan kendala yang dihadapi dalam penerapan sanksi pidana tersebut berdasarkan Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerapan sanksi pidana terhadap pengendara kendaraan *Over Dimensi* dan *Over Loading* di UPPKB Cekik belum berjalan dengan baik dan efektif, masih banyak pelanggaran truk pengangkut barang dengan merubah dimensi kendaraan berupa bentuk body, chassis kendaraan, dan mesin kendaraan baik secara sebagian maupun keseluruhan dengan kepentingan agar barang yang diangkutnya dapat melebihi batas maksimum yang telah ditentukan.

Penelitian berikutnya oleh Gesaki Daitia Anugerah (2018), yang berjudul Pengawasan Kendaraan Truk Bertonase Berat Di Jalan Umum Kota Pekanbaru yang bertujuan untuk mengukur pemantauan berat kendaraan bermuatan truk harus ada standar pekerjaan pengawasan, tindakan lebih lanjut penilaian atas hasil yang dicapai dan tindakan perbaikan jika menyimpang dari standar (kondisi yang ditentukan)

Penelitian berikutnya oleh Evitriana Dessy Pertiwi, dkk (2021), yang berjudul Penanganan Kerusakan Jalan Kabupaten Menggunakan Metode Bina Marga Pada Jalan Sepaku – Perigi Kabupaten Lamandau yang bertujuan untuk menganalisis jenis dan tingkat kerusakan jalan dengan menggunakan Petunjuk Praktis Pemeliharaan Rutin Jalan (1992) yang diterbitkan oleh Bina Marga serta metode analisis yang digunakan adalah dengan Metode Bina Marga, hasil penelitian menunjukkan jenis kerusakan jalan diantaranya: retak kulit buaya, retak memanjang, retak melintang, lubang, tambalan, dan pelepasan butir. Sedangkan nilai kondisi jalan menunjukkan angka 4 (empat), sehingga berada dalam urutan prioritas 8 (delapan) yaitu pemeliharaan rutin, solusi perbaikan yang dapat dilakukan adalah pengaspalan, mengisi retakan, penambalan lubang dan perataan.

Perbedaan penelitian ini dengan 15 penelitian terdahulu di atas adalah penelitian ini mengisi kekosongan pembahasan dari penelitian terdahulu yang fokus membahas mengenai *Overdimensi* dan *Overloading* Lalu Lintas Kendaraan Angkutan Barang yang dilihat dari aspek pengawasan di Kabupaten Lamandau. Penelitian ini menggunakan kriteria indikator pengawasan kendaraan angkutan barang. Posisi peneliti yang kaitannya dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah terletak pada kekhususan bahasan yang mengacu pada suatu indeks yang di

mana dalam indeks tersebut masih akan dibedah kembali sesuai indikator-indikator yang ada sehingga ruang lingkupnya lebih dipersempit dengan harapan akan mendapat hasil yang lebih spesifik dan menyentuh pada inti permasalahan.

1.5.2 Administrasi Publik

Administrasi Publik ialah ilmu sosial yang mengkaji sistem ketatanegaraan suatu negara dan segala sesuatu yang berhubungan dengan publik yang mencakup organisasi publik, kebijakan publik, manajemen publik, kebijakan publik, manajemen publik, dan pelayanan publik. Konsep administrasi publik di Indonesia pada dasarnya bukanlah konsep yang baru karena konsep administrasi publik tersebut sudah ada sejak dari dulu, hanya para pakar mengganti istilah administrasi publik menjadi administrasi Negara, Begitu pula buku-buku asing misalnya yang berjudul "*Public Administration*" diganti menjadi Administrasi Negara.

Chandler & Plano (dalam Keban, 2004:3), mengatakan bahwa Administrasi Publik adalah proses dimana sumber daya dan personel publik diorganisir dan dikoordinasikan untuk memformulasikan, mengimplementasikan, dan mengelola (*manage*) keputusan-keputusan dalam kebijakan publik. Chandler & Plano menjelaskan bahwa administrasi publik merupakan seni dan ilmu (*art and science*) yang ditujukan untuk mengatur "*public affairs*" dan melaksanakan berbagai tugas yang ditentukan. Administrasi publik sebagai disiplin ilmu bertujuan untuk memecahkan masalah publik melalui perbaikan-perbaikan terutama di bidang organisasi, sumber daya manusia dan keuangan.

Marshall E. Dimock, Gladys O. Dimock dan Louis W. Koenig (1960), mengatakan bahwa administrasi publik adalah kegiatan pemerintah di dalam melaksanakan kekuasaan politiknya.

Jhon M. Pfiffner dan Robert V. Prethus (1960:4), mendefinisikan administrasi publik, adalah:

1. Meliputi implementasi kebijakan pemerintah yang telah ditetapkan oleh badan-badan perwakilan politik,
2. Koordinasi usaha-usaha perorangan dan kelompok untuk melaksanakan kebijakan pemerintah. Hal ini meliputi pekerjaan sehari-hari pemerintah.
3. Suatu proses yang bersangkutan dengan pelaksanaan kebijakan-kebijakan pemerintah, pengarahannya dan kecakapan dan teknik-teknik yang tidak terhingga jumlahnya, memberikan arah dan maksud terhadap usaha sejumlah orang.

Felix A. Nigro dan L. Loyd G. Nigro (1970:21) mendefinisikan administrasi publik adalah:

1. Suatu kerjasama kelompok dalam lingkungan pemerintahan,
2. Meliputi tiga cabang pemerintahan: eksekutif, legislatif dan serta hubungan di antara mereka.
3. Mempunyai peranan penting dalam perumusan kebijakan pemerintah, dan karenanya merupakan sebagian dari proses politik,
4. Sangat erat berkaitan dengan berbagai macam kelompok swasta dan perorangan dalam menyajikan pelayanan kepada masyarakat.
5. Dalam beberapa hal berbeda pada penempatan pengertian dengan administrasi perseorangan.

Dwight Waldo (1971), mendefinisikan administrasi publik adalah manajemen dan organisasi dari manusia-manusia dan peralatannya guna mencapai tujuan pemerintah. Nicholas Henry (1988), mendefinisikan administrasi publik adalah suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktik, dengan tujuan mempromosi pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan masyarakat yang diperintah, dan juga mendorong kebijakan publik agar lebih responsif terhadap kebutuhan sosial. Administrasi publik berusaha melembagakan dan praktik-praktik manajemen agar sesuai dengan nilai efektivitas, efisiensi dan pemenuhan kebutuhan masyarakat secara lebih baik.

David H. Rosenbloom (2005), menunjukkan bahwa administrasi publik merupakan pemanfaatan teori-teori dan proses-proses manajemen, politik dan hukum untuk memenuhi keinginan pemerintah di bidang legislatif, eksekutif, dalam rangka fungsi-fungsi pengaturan dan pelayanan terhadap masyarakat secara keseluruhan atau sebagian.

Dari beberapa definisi administrasi publik di atas maka ditarik kesimpulan bahwa administrasi publik adalah kerjasama yang dilakukan oleh sekelompok orang atau lembaga dalam memenuhi tugas-tugas kebutuhan publik secara efisien dan efektif.

Pada dasarnya perkembangan suatu ilmu dapat ditelusuri melalui perubahan paradigmanya. Oleh karena perubahan paradigma mempengaruhi perkembangan ilmu yang berlaku pada saat itu. Namun sebelum membahas paradigma administrasi publik maka terlebih dahulu menjelaskan pengertian paradigma menurut Thomas Kuhn (1993), yaitu beliau memberikan rujukan kepada kita melalui karyanya yang

berjudul Peran Paradigma dalam Revolusi Sains. (*The Struktur of Scientific Revolutions*) bahwa "paradigma merupakan suatu cara pandang, nilai-nilai, metode-metode, prinsip dasar atau cara memecahkan suatu masalah, yang dianut suatu masyarakat ilmiah pada suatu masa tertentu". Mohanan (dalam Salam) (2003:69-70), menjelaskan tujuh pengertian paradigma:

1. Paradigma sebagai *value system* (sistem nilai), konstruksi dan evaluasi ilmu pengetahuan mensyaratkan komitmen terhadap suatu sistem nilai yang memungkinkan kita mengevaluasi reliabilitas dari klaim ilmu suatu ilmu pengetahuan.
2. Paradigma sebagai research interests (minat penelitian), objek penelitian, sudut pandang terhadap objek yang dikaji, fenomena yang dianggap penting atau menarik dan lain-lain.
3. Paradigma sebagai *theories* (teori), seperangkat aturan hukum dan proposisi yang menghubungkan hukum tersebut dengan observasi, untuk menjelaskan apa yang sedang dikaji.
4. Paradigma sebagai suatu *models* (model) konsepsi umum dari suatu realitas berdasarkan aturan-aturan teoritis yang diformulasi.
5. Paradigma sebagai *bodies of fact* (seperangkat kenyataan), seperangkat hasil observasi yang membutuhkan penjelasan teoritis.
6. Paradigma sebagai *theoretical frameworks* (kerangka teori) kosa kata yang berhubungan dengan seperangkat konsep dimana proposisi dari suatu teori diformulasi.

Paradigma sebagai *observational framework* (kerangka observasi), kosa-kata yang berasosiasi dengan seperangkat konsep dimana proposisi observasi

diformulasi. Prajudi Atmosudirdjo (2003:91), yang mengikuti jejak Ludwig von Bertalanffi (yang dianggapnya sebagai orang pertama, yang menggunakan konsep "paradigma" mengartikan paradigma "sudut pandang utama". Robert T Golembiewski, dalam Kencana Syafie, 1999:28), menganggap bahwa paradigma adalah standar suatu disiplin ilmu dilihat dari *focus* dan *locus*nya. *focus* mempersoalkan apa kajian (*what of the field*) atau *focus* cara bagaimana memecahkan (*solution*) persoalan. Sedangkan *locus* mempersoalkan dimana lokasi (*where of the field*) atau medan penerapan suatu ilmu pengetahuan. Dalam perkembangan bidang ilmu administrasi publik tumbuh dan dikenal sejumlah "paradigma" yang menggambarkan adanya perubahan-perubahan dan perbedaan-perbedaan dalam tujuan, teori dan metodologi atau dalam bangunan epistemologi serta nilai-nilai yang mendasari. Perkembangan paradigma administrasi Negara khususnya dari Nicholas Henry (1988) dan Frederickson (1984) mengemukakan lima paradigma administrasi publik, yaitu:

1.5.3. Paradigma Administrasi Publik

Dalam hubungan dengan perkembangan ilmu administrasi publik, krisis akademis terjadi beberapa kali terlihat dari pergantian paradigma yang lama dengan yang baru. Nicholas Henry (1988:33-54) (dalam Pasolong, 2013:28-30) mengemukakan 6 Paradigma administrasi publik, yaitu:

- a. Paradigma dikotomi antara politik dan administrasi (1900-1926)

Paradigma pertama, fokus dari ilmu administrasi Negara terbatas pada masalah-masalah organisasi, kepegawaian dan penyusunan anggaran dalam birokrasi dan pemerintahan, sedangkan kebijaksanaan masalah-masalah merupakan

substansi ilmu politik. Lokus paradigma ini adalah mempermasalahkan di mana seharusnya administrasi negara ini berada. Pada masa ini, dibedakan dengan jelas antara administrasi pemerintahan, politik dan politik negara. Tonggak sejarah sebagai momentum dari fase ini adalah tulisan dari Frank J. Goodnow dan Leonald D. White. Di dalam bukunya *Politics and Administration*, ia berpendapat bahwa ada dua fungsi pokok pemerintah yang amat berbeda satu sama lain. Dua fungsi pokok yang dimaksud adalah politik dan administrasi. Menurut Goodnow dan pengikutnya, administrasi negara seharusnya berpusat pada birokrasi pemerintahan.

b. Prinsip-prinsip administrasi Negara (1927-1937)

Paradigma kedua, prinsip-prinsip Administrasi Negara (1927-1937), Lokus dari administrasi negara tidak merupakan masalah dalam paradigma ini, yang dipentingkan fokusnya yaitu: "prinsip-prinsip administrasi" dipandang dapat berlaku universal pada setiap bentuk organisasi dan setiap lingkungan sosial budaya. Pada masa ini (1927-1937), administrasi memiliki prinsip-prinsip yang jelas. Prinsipnya adalah administrasi negara dapat diterapkan di Negara mana saja walaupun berbeda kebudayaan, lingkungan, visi dan lainnya. Pada fase ini, administrasi negara mencapai puncak reputasinya. Beberapa karya yang menonjol dalam fase paradigma kedua ini, antara lain adalah:

- a. *Creative Experience* oleh Mary Parker Follet (1930).
- b. *Willoughby: Principles of public Administration* (1927).
- c. *Industrial and General Management* oleh Hendri Fayol (1930).
- d. F.W. Taylor, *Principle of Scientifc Management* (1911).
- e. *Principles of Organization* oleh James D

Mooney dan Alan C Reiley (1939), dan (f) puncak akhir dari fase ini adalah tahun 1937, saat itu Luther H Gulick dan Lyndall Urwick mengemukakan tulisannya *Paper on the Science of Administration*. Menurut Gulick dan Unwick, prinsip adalah sangat penting bagi administrasi sebagai suatu ilmu. Adapun letak di mana prinsip itu akan dipakai tidak begitu penting. *Focus* memegang peranan penting dibandingkan *locus*. Prinsip administrasi yang terkenal dari Gulick dan Urwick adalah POSDCORB (*Planning, organization, Stafing, Directing, Reporting, Buggeting*).

c. Administrasi Negara sebagai Ilmu Politik (1950-1970)

Paradigma ketiga, pada masa ini (1950-1970), Secara singkat dijelaskan bahwa fase paradigma ini merupakan suatu usaha untuk menetapkan kembali hubungan konseptual antara administrasi negara dan ilmu politik. Konsekuensi dari usaha ini adalah keharusan untuk merumuskan bidang ini paling sedikit dalam hubungannya dengan focus keahliannya yang esensial. Umar (2004:5), menyebut bahwa pada fase ini administrasi negara telah berkembang sebagai bagian dari ilmu politik. Dalam masa ini, ada dua perkembangan baru yang patut dicatat, yaitu:

1. Tumbuhnya penggunaan studi kasus sebagai suatu sarana yang bersifat epistemologis,
2. Timbulnya studi perbandingan dan pembangunan administrasi sebagai salah satu bagian dari ilmu administrasi. Selanjutnya, dalam fase ini, Dwight waldo memprotes perlakuan ilmu politik terhadap ilmu administrasi menyebut administrasi bukan lagi dianggap sebagai ilmu politik

berdasarkan Laporan Komisi Ilmu Politik sebagai suatu disiplin dari APSA (*American Political Science Association*), (1962), dengan menulis bahwa sarjana-sarjana ilmu politik tidak lagi mengidentifikasi dirinya dengan administrasi negara adalah bersikap tidak memperdulikan dan memusuhi. Selanjutnya sarjana administrasi negara merasa tidak senang dan dianggap sebagai warga kelas dua.

d. Administrasi Negara sebagai Ilmu Administrasi (1954-1970)

Paradigma keempat, administrasi negara telah berkembang sebagai ilmu administrasi. Perkembangan ini diawali dengan ketidaksenangan bahwa ilmu administrasi dianggap sebagai ilmu kelas dua setelah ilmu politik. Sebagai suatu paradigma, pada fase ini ilmu administrasi hanya memberikan *focus*, tetapi tidak pada *locus*nya. Usaha pengembangan, terutama diperoleh dari pengaruh fakultas administrasi perusahaan (*school of business administration*) mempercepat proses mencari alternatif paradigma ilmu administrasi. Pada Tahun 1956 terbitlah jurnal *Administrative Science Quarterly*, sebagai sarana yang amat penting untuk menyuarakan pendapat dan konsepsi-konsepsi dari paradigma ini.

e. Administrasi Negara sebagai Ilmu Administrasi Negara (1970-sekarang)

Paradigma kelima, masa ini terjadi setelah tahun 1970. pada masa ini, administrasi negara telah berkembang menjadi ilmu administrasi negara, yaitu merambah ke teori organisasi, ilmu kebijakan (*policy science*) dan ekonomi politik. Dalam waktu singkat, administrasi negara sebagai suatu bidang kajian telah menunjukkan warnanya sendiri. Beberapa departemen, fakultas dan akademi baru administrasi negara dan public

affairs bermunculan. Salah satu trend terbentuknya *Association of School of Public Affairs and Administration*. Pada baru dari pertumbuhan administrasi negara ini adalah terbentuknya asosiasi nasional dari fakultas-fakultas tersebut *The National* tahun 1980 asosiasi ini telah mempunyai anggota lebih dari 200 institusi, dan lebih dari 25.000 mahasiswa baik yang penuh ataupun yang parttime terdaftar dalam program MPA (*Master of Public Administration*) pada akhir tahun 1970.

f. *Governance* (1990-sekarang)

Governance didefinisikan sebagai pelaksanaan kekuasaan atau otoritas oleh pemimpin politik untuk kesejahteraan warga Negara, memiliki proses yang kompleks di mana beberapa sektor masyarakat memegang kekuasaan, memberlakukan dan menyebarluaskan kebijakan publik yang secara langsung berpengaruh kepada masyarakat dan lembaga serta berpengaruh pula pada pembangunan ekonomi dan sosial (Tamayao dalam Astuti dkk, 2020). *Governance* memerlukan sektor lain yang menguntungkan secara keuangan untuk menyediakan layanan, sementara pemerintah hanya mengatur dan mengarahkan. Secara keseluruhan, “*governance*” mensyaratkan penyerahan pelayanan desentralisasi/ pembagian kekuasaan dan fungsi kepada jaringan organisasi nirlaba, perusahaan swasta maupun kepada tingkat pemerintahan lainnya (Ewalt dalam Astuti dkk.2020)

1.5.4. Kebijakan Publik

Kebijakan publik dapat dilihat dari kamus Administrasi Publik Chandler dan Plano 1988:107), mengatakan bahwa kebijakan publik adalah pemanfaatan

yang strategis terhadap sumber-sumber daya yang ada untuk memecahkan masalah public atau pemerintah. Bahkan Chandler dan Plano beranggapan bahwa kebijakan publik merupakan suatu bentuk investasi yang kontinu oleh pemerintah demi kepentingan orang-orang yang tidak berdaya dalam masyarakat agar mereka dapat hidup dan ikut berpartisipasi dalam pemerintahan.

William N. Dunn (1994), mengatakan bahwa kebijakan publik adalah suatu rangkaian pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintahan, seperti pertahanan keamanan, energi, kesehatan, pendidikan, kesejahteraan masyarakat, kriminalitas, perkotaan dan lain-lain.

Thomas R. Dye (1981), mengatakan bahwa kebijakan publik adalah “apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan”. Dye mengatakan bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuannya (objektifnya) dan kebijakan publik itu meliputi semua tindakan pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja.

Chaizi Nasucha (2004:37), mengatakan bahwa kebijakan publik adalah kewenangan pemerintah dalam pembuatan suatu kebijakan yang digunakan ke dalam perangkat peraturan hukum. Kebijakan tersebut bertujuan untuk menyerap dinamika sosial dalam masyarakat, yang akan dijadikan acuan perumusan kebijakan agar tercipta hubungan sosial yang harmonis.

Definisi kebijakan publik di atas dapat dikatakan bahwa: Kebijakan publik dibuat oleh pemerintah yang berupa tindakan-tindakan pemerintah, kebijakan

publik harus berorientasi kepada kepentingan publik, dan kebijakan publik adalah tindakan pemilihan alternatif untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah demi kepentingan publik.

Jadi idealnya suatu kebijakan public adalah (1) kebijakan publik untuk dilaksanakan dalam bentuk riil, bukan untuk sekedar dinyatakan (2) kebijakan publik untuk dilaksanakan atau tidak dilaksanakan karena didasarkan kepada kepentingan publik itu sendiri (Harbani, 2017).

1.5.5 Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi dapat disinkronisasikan dari konsep penelitian terhadap suatu kebijakan atau peraturan perundangan-undangan yang menjadi fokus utama dalam penelitian ini. Karena implementasi merupakan kegiatan yang penting dari keseluruhan proses perencanaan kebijakan. Adapun pengertian implementasi tersebut dapat dilihat dalam beberapa pendapat di bawah ini.

Menurut Dunn (1981:56) memberikan argumennya tentang tentang Implementasi kebijakan sebagai berikut: *Policy implementation is essentially a pratical activity, as distinguished from policy formulation, which is essentially theoretical*. Sehubungan dengan sifat praktis yang ada dalam proses implementasi kebijakan, maka hal yang wajar bahwa implementasi kebijakan ini berkaitan dengan proses politik dan administrasi. Jika dilihat dari konteks Implementasi Kebijakan hal ini akan berkaitan dengan kekuasaan (*power*), kepentingan dan strategi para pelaku kebijakan.

1. Model Merilee S. Grindle

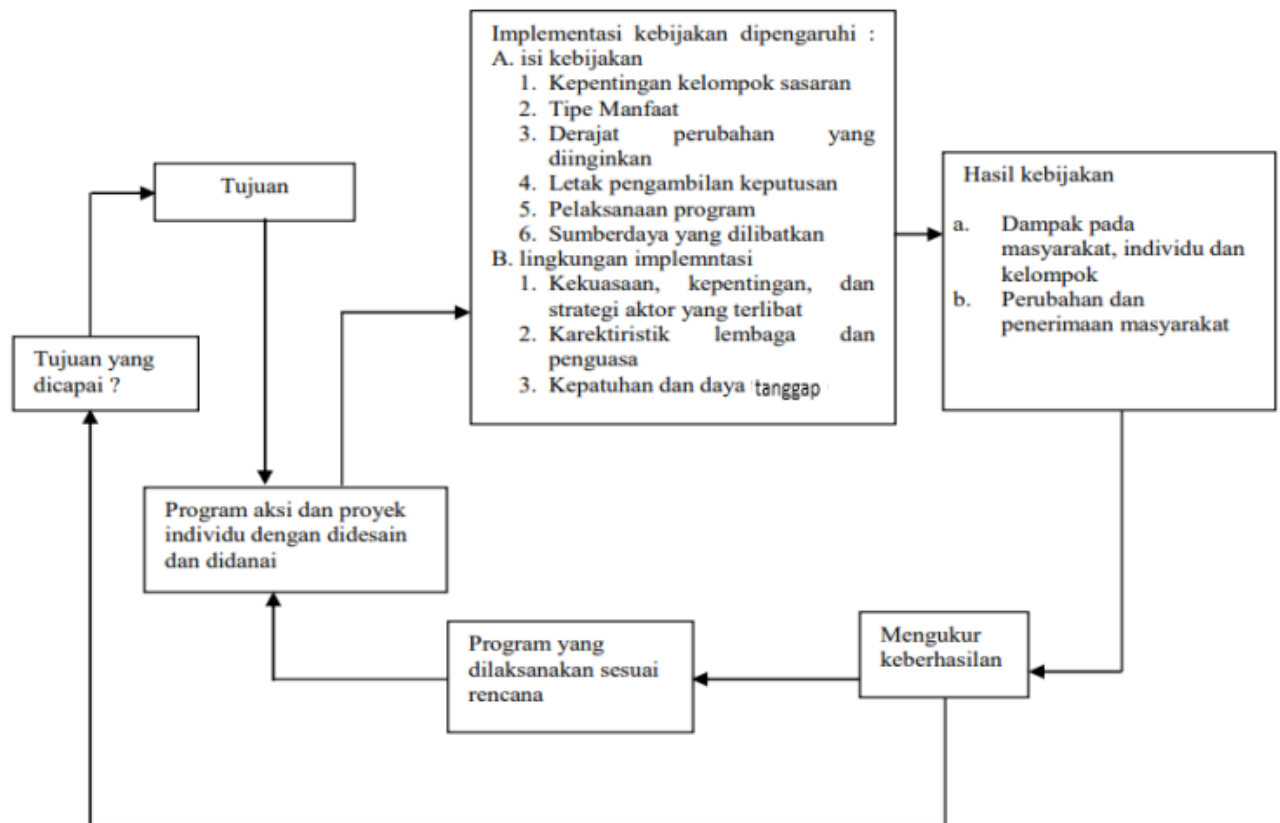
Grindle (dalam Wibawa, 1990:127) mengemukakan teori implementasi sebagai proses politik dan administrasi. Dalam teori ini Grindle memandang bahwa suatu implementasi sangat ditentukan oleh isi kebijakan dan konteks implementasinya. Dalam teorinya itu Grindle mengemukakan bahwa proses implementasi kebijakan hanya dapat dimulai apabila tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran yang semula telah diperinci, program-program aksi telah dirancang dan sejumlah dana telah dialokasikan untuk mewujudkan tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran tersebut. Isi kebijakan menurut Grindle mencakup:

1. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan,
2. Jenis manfaat yang akan dihasilkan,
3. Derajat perubahan yang diinginkan,
4. Kedudukan pembuat kebijakan,
5. Siapa pelaksana program,
6. Sumber daya yang dikerahkan.

Isi kebijakan menunjukkan kedudukan pembuat kebijakan dan posisi pembuat kebijakan mempengaruhi bagaimana implementasi kebijakan. Konteks kebijakan mempengaruhi proses implementasi, yang dimaksudkan oleh Grindle dengan konteks kebijakan adalah:

1. Kekuasaan, kepentingan dan strategi aktor yang terlibat,
2. Karakteristik lembaga dan penguasa,
3. Kepatuhan serta daya tanggap pelaksana.

Model implementasi digambarkan seperti berikut:



Gambar 1.2 Model Implementasi Kebijakan Merilee S. Grindle

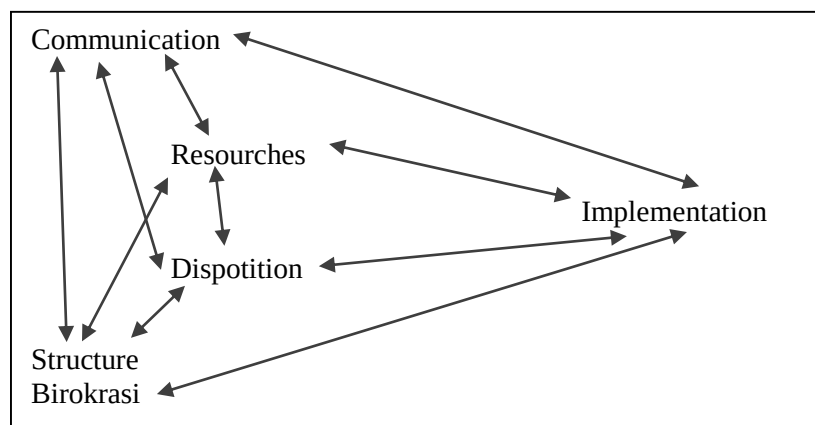
Sumber: (Arifin Tahir, 2014)

Pada gambar 1.2 terlihat bahwa suatu kebijakan memiliki tujuan yang jelas sebagai wujud orientasi nilai kebijakan. Tujuan implementasi kebijakan diformulasi ke dalam program aksi dan proyek tertentu yang dirancang dan dibiayai. Program dilaksanakan sesuai dengan rencana.

2. Model George C. Edwards III

Edwards III (1980:9), mengemukakan: "*In our approach to the study of policy implemen tation, we begin in the abstract and ask: What are the precondition for succsesful policy implemetation? What are primary obstacles to succs esfull policy implementation?*" Setidaknya George C. Edwads III and mengatakan bahwa

di dalam pendekatan studi implementasi kebijakan pertanyaan abstraknya dimulai dari bagaimana pra kondisi untuk suksesnya kebijakan publik dan kedua adalah apa hambatan utama dari kesuksesan kebijakan publik. Untuk menjawab pertanyaan penting itu, maka Edwards III (1980:10) menawarkan dan mempertimbangkan empat faktor dalam mengimplementasikan kebijakan publik, yakni: *Communication, Resources, Disposition or Attitudes, and bureaucratic Structure* menjelaskan empat faktor dimaksud yakni komunikasi, sumberdaya, sikap pelaksana, struktur. Untuk jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut ini.



Gambar 1.3 Model implementasi kebijakan menurut Edward III

Sumber : (Arifin Tahir, 2014)

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor memahami apa yang harus dilakukan. Setiap tujuan dan sasaran kebijakan harus disosialisasikan kepada kelompok sasaran sehingga akan mengurangi distorsi implementasi. Di sisi lain keberhasilan implementasi kebijakan harus didukung oleh sumber daya yang berupa sumberdaya manusia yang memiliki kompetensi implementor dan sumberdaya finansial.

3. Model Donald Van Meter dan Carel Van Horn

Van Meter dan Van Horn (dalam Wibawa et al., 1994:19), "Merumuskan sebuah abstraksi yang menunjukkan hubungan antar berbagai variabel yang mempengaruhi kinerja suatu kebijakan." Selanjutnya Van Meter dan Van Horn (dalam Subarsono, 2005:99) mengemukakan ada enam variabel yang mempengaruhi kinerja implementasi, yakni: 1) Standar dan sasaran kebijakan, 2) Sumberdaya, 3) Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas, 4) Karakteristik agen pelaksana, 5) Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik, 6) Sikap para pelaksana.

Atas dasar pandangan seperti ini Van Meter dan Van Horn kemudian berusaha untuk membuat tipologi kebijakan menurut: 1) Jumlah masing-masing perubahan yang akan dihasilkan dan, 2) Jangkauan atau lingkup kesepakatan terhadap tujuan diantara pihak-pihak yang terlibat dalam proses implementasi.

Hal lain yang dikemukakan oleh kedua ahli di atas bahwa jalan yang menghubungkan antara kebijakan dan prestasi kerja dipisahkan oleh sejumlah variabel bebas (*independent variable*) yang saling berkaitan. Variabel-variabel bebas itu ialah: 1) Ukuran dan tujuan kebijakan, 2) Sumber-Sumber kebijakan, 3) Ciri-ciri atau sifat badan/instansi pelaksana, 4) Komunikasi antara organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan, 5) Sikap para pelaksana dan 6) Lingkungan ekonomi, sosial dan politik.

4. Model David L. Weimer dan Aidan R. Vining

Pandangan David L. Weimer dan Aidan R. Vining (dalam Subarsono, 2005:103) yang mengemukakan ada tiga kelompok variabel besar yang dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu program, yakni:

- 1) Logika kebijakan,
- 2) Lingkungan tempat kebijakan dioperasionalkan, dan
- 3) Kemampuan implementator kebijakan.

Tiga kelompok di atas masing-masing logika kebijakan lingkungan tempat kebijakan dan kemampuan implementor kebijakan harus senantiasa menjadi fokus perhatian dari pengambil kebijakan, sedangkan Bardach (Stillman, 1982:376, Nakamura, 1980:16) mengemukakan " (implementasi dalam bentuk permainan)." Teori ini menjelaskan bahwa dalam implementasi kebijakan di dalamnya terjadi tawar-menawar, *persuasive maneuver* yang berlangsung di bawah kondisi tidak pasti dengan tujuan agar bisa melakukan kontrol terhadap hasil yang diinginkan.

5. Model Charles O. Jones

Jones (1996: 166) mengatakan bahwa: Implementasi kebijakan Kebijakan adalah suatu kegiatan yang dimaksudkan untuk mengoperasikan sebuah program dengan memperhatikan tiga aktivitas utama kegiatan. Menurut Jones ketiga aktivitas tersebut dapat mempengaruhi implementasi kebijakan. Tiga aktivitas dimaksud adalah:

1. Organisasi, pembentukan atau penataan kembali sumber daya, unit-unit serta metode untuk menunjang agar program berjalan,

2. Interpretasi, menafsirkan agar program menjadi rencana dan pengarahannya yang tepat dan dapat diterima serta dilaksanakan, dan
3. Aplikasi (penerapan), berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan rutin yang meliputi penyediaan barang dan jasa.

Berdasarkan teori-teori yang dapat kita lihat di atas maka dapat kita lihat bagaimana pandangan implementasi kebijakan publik oleh masing-masing ahli dalam tabel berikut:

Tabel 1.4 Pandangan Implementasi Kebijakan Publik Menurut Para Ahli

No	Berdasarkan Teori	Pandangan Implementasi Kebijakan Publik Menurut Para Ahli						Perbedaan dari Antar Teori
1	George C. Edward	Komunikasi	Sumberdaya	Disposisi	Struktur Birokrasi	-	-	Program ODOL dengan teori ini menciptakan Komunikasi yang baik ke masyarakat melalui sosialisasi yang dilakukan sebelum pelaksanaan pengawasan dan penertiban dijalankan dilapangan, dengan sumber daya yang mumpuni sesuai disposisi dari Surat Keputusan Bupati Lamandau yang dijalankan dengan stuktur birokrasi Dinas Pehubungan beserta stakeholder yang terkait..
2	Merilee S. Grindle	Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan	Jenis manfaat yang akan dihasilkan	Derajat perubahan yang diinginkan	Kedudukan pembuat kebijakan	Siapa pelaksana Program	Sumber daya yang dikerahkan	Program ODOL akan berhasil jika kepentingan dan manfaat bisa dirasakan oleh sasaran

								program dengan derajat perubahan yang diharapkan serta pembuat kebijakan dapat menurunkan pelaksana program sari sumber daya yang mumpuni dilapangan.
3	Donald Van Meter dan Carel Van Horn	Standar dan sasaran kebijakan,	Sumberdaya	Komunikasi antar organisasi dan penguatan aktivitas	Karakteristik agen pelaksana,	Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik	Sikap para pelaksana.	-
4	Devid L. Weimer	Logika kebijakan	Lingkungan tempat kebijakan dioperasionalkan	Kemampuan implementator kebijakan	-	-	-	-
5	Model Charles O. Jones	Organisasi, pemben-tukan atau penataan kembali sumber daya, unit-unit serta metode untuk menunjang agar program berjalan	Interpretasi, menafsirkan agar program menjadi rencana dan pengarahannya yang tepat dan dapat diterima serta dilaksanakan	Aplikasi (penerapan), berkaitan dengan pelaksanaan kegiatan rutin yang meliputi penyediaan barang dan jasa	-	-	-	-

Berdasarkan hasil penjelasan dari setiap teori yang dijelaskan dari tabel di atas, maka penelitian ini menggunakan teori George C. Edward III yang menyebutkan bahwa variabel komunikasi menyatakan keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementor mengetahui apa yang harus dilakukan, apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran, Edward III (1980) mengatakan salah satu unsur yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan adalah komunikasi, komunikasi merupakan alat untuk melakukan transformasi kebijakan antara pelaksana program dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau, dengan target group dalam hal ini adalah para pengusaha angkutan dan sopir sebagai penerima kebijakan sehingga mempunyai peran yang penting dalam implementasi kebijakan tersebut, dan sebagai faktor pendukung dan penghambat menggunakan teori Merilee S. Grindle yang menyebutkan bahwa proses implementasi kebijakan hanya dapat dimulai apabila tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran yang semula telah diperinci, program-program aksi telah dirancang dan sejumlah dana telah dialokasikan untuk mewujudkan tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran tersebut. Penggunaan teori tersebut dapat membantu peneliti untuk menganalisis implementasi program bebas *over dimension over loading* (ODOL) pada kendaraan angkutan barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah.

1.5.6. Infrastruktur jalan

Infrastruktur jalan adalah suatu prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, di bawah

permukaan tanah dan atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Infrastruktur jalan merupakan lokomotif untuk menggerakkan pembangunan ekonomi bukan hanya diperkotaan tetapi juga di wilayah pedesaan. infrastruktur jalan sebagai salah satu infrastruktur pengangkutan berperan dalam merangsang pertumbuhan ekonomi karena ketersediaan jalan akan meminimalkan modal komplementer sehingga proses produksi dan distribusi akan lebih efisien.

Tujuan dan fungsi infrastruktur jalan, adanya jalan yang baik merupakan persyaratan dasar yang harus dipenuhi untuk mendukung pertumbuhan suatu daerah perkotaan. Selain itu, jalan bertujuan untuk mendukung mobilitas barang dan penumpang antar pusat kota dengan kawasan industri dan jasa, perkantoran, dan kawasan perumahan dan pemukiman serta daerah pinggiran. Jalan juga bertujuan untuk menunjang fungsi kota sebagai pusat pertumbuhan dan mendorong pemerataan pembangunan di dalam kota serta kaitan dengan daerah belakangnya.

Jalan memiliki tujuan dan fungsi bagi perekonomian suatu wilayah. Tujuan dan fungsi tersebut, antara lain 1) Dapat membuka akses atau jalan masuk dari suatu wilayah ke wilayah lain, yang disebut sebagai fungsi akses darat. Fungsi ini sangat penting untuk meningkatkan PDRB dan mengurangi daerah yang tertinggal. 2) Jalan berfungsi untuk pelayanan masyarakat setempat (*community service function*). Pada fungsi ini jalan dapat memberikan jasa-jasanya dalam proses pendistribusian produk, pemasaran ataupun kegiatan-kegiatan masyarakat dan ekonomi lainnya. 3) Jalan dapat memberikan pelayanan bagi angkutan masyarakat jarak jauh dan antar kota atau wilayah, yang berfungsi sebagai perkumpulan komunitas dan transportasi jarak jauh. Fungsi jalan ini penting bagi wilayah negara

yang luas karena semakin berkembangnya teknologi kendaraan bermotor khususnya angkutan jalan.

1.5.7 *Over Dimension Over Loading (ODOL)*

Angkutan ODOL merupakan singkatan angkutan *Over Dimension Over Loading*, yang diterjemahkan sebagai kendaraan berat yang memiliki dimensi dan muatan berlebih, menurut Eddy Gunawan, beban berlebih (*overloading*) adalah suatu kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan (Gunawan, 2019). Menurut Hikmat Iskandar, beban berlebih (*overloading*) adalah suatu kondisi beban gandar (as) kendaraan melampaui batas beban maksimum yang diijinkan (Iskandar, 2008). Beban berlebih (*overloading*) adalah beban lalu lintas rencana (jumlah lintasan operasional rencana) tercapai sebelum umur rencana perkerasan atau sering disebut dengan kerusakan dini (Iskandar, 2008).

Menurut Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Dan Lalu Lintas Jalan, muatan lebih adalah muatan sumbu kendaraan yang melebihi dari ketentuan seperti yang tercantum pada peraturan yang berlaku. Menurut Eddy Gunawan, dimensi berlebih (*overdimension*) suatu kondisi dimana dimensi pengangkut kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik (modifikasi) (Gunawan, 2019).

1.5.8. Program Bebas *Over Dimension Overloading (ODOL)*

Armada truk ODOL dimiliki mayoritas (lebih 90 persen) pengusaha jasa angkutan barang yang melayani berbagai industri berat memiliki armada truk

ODOL. Jalan-jalan di lintas Kalimantan juga kerap dilalui truk tambun dan kerap kali menjadi penyebab kerusakan jalan yang parah. Berulang kali jalan diperbaiki, berulang kali juga jalanan hancur oleh truk dengan beban yang berlebihan. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Budi Setiyadi menjelaskan bahwa pihak Kemenhub dan Kemenperin sepakat dan setuju akan memberlakukan pengecualian untuk truk ODOL yang mengangkut 5 industri pengangkut komoditas. Kelima komoditas itu, meliputi air minum dalam kemasan, semen, baja, kaca lembaran, dan beton ringan. Syarat khusus ini berlaku hingga maksimal tahun 2022.

Penyelesaian masalah ODOL bertujuan antara lain untuk menurunkan angka kecelakaan yang melibatkan angkutan barang, mempertahankan umur jalan dan menghindari kerusakan dini jalan, serta menciptakan biaya operasional yang lebih rendah. Adapun sanksi terhadap pelanggaran *zero* ODOL diatur sesuai UU No 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) seperti penilangan, transfer muatan, hingga tidak diizinkan kendaraan pelanggar meneruskan perjalanan. Terhadap kebijakan Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dengan penerapan *zero* ODOL di Tahun 2023, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) beranggapan persiapan yang dilakukan Kementerian Perhubungan untuk meluncurkan program *zero* ODOL 1 Januari 2023 masih perlu penyempurnaan. Pelaksanaan Kegiatan Tim Pengendalian dan Pengawasan Angkutan Barang Over Dimension dan Over Loading (ODOL) Di Kabupaten Lamandau meliputi:

1. Pembentukan Tim

Definisi pembentukan tim adalah suatu tim dibangun dengan tujuan untuk membantu kelompok fungsional menjadi lebih efektif. Secara lebih

spesifik, membangun sebuah tim artinya harus terus mampu mengembangkan semangat, saling percaya, kedekatan, komunikasi, dan produktivitas agar tim dapat bekerja maksimal dan hasil atau outputnya juga optimal.

1. Menciptakan semangat

Sebuah tim yang solid dengan anggota yang memiliki kemampuan masing-masing untuk menyelesaikan akan meningkatkan tingkat saling percaya dan menciptakan semangat atau motivasi untuk menyelesaikan tugas.

2. Menciptakan saling percaya

Membentuk sebuah tim akan menyatukan beberapa orang menjadi satu, akan membuat masing-masing anggota mempunyai rasa memiliki dan tanggung jawab. Mereka akan berusaha saling percaya untuk mewujudkan tujuan bersama.

3. Kedekatan

Membentuk tim sama saja menyatukan beberapa orang dalam satu kelompok atau satu kesatuan yang memiliki tujuan bersama, sehingga akan menimbulkan kedekatan masing-masing anggota.

4. Komunikasi

Membentuk tim akan menciptakan komunikasi yang efektif, lebih luwes atau terbuka terhadap sesama anggota, mengurangi adanya konflik.

5. Produktivitas

Membentuk sebuah tim berarti mengerjakan tugas secara bersama-sama, apabila ada kesulitan juga dipikir secara bersama-sama. Pembagian kerja yang efektif dan efisien akan membuat produktivitas semakin tinggi.

2. Pengawasan

Pengawasan adalah seluruh proses kegiatan pemantauan terhadap penyelenggaraan tugas dan fungsi organisasi dalam rangka memberikan keyakinan yang memadai bahwa kegiatan telah dilaksanakan sesuai dengan tolok ukur yang telah ditetapkan secara efektif dan efisien untuk kepentingan pimpinan dalam mewujudkan tata pemerintahan yang baik.

3. Penertiban

Penertiban dalam pemanfaatan ruang adalah usaha atau kegiatan untuk mengambil tindakan agar pemanfaatan ruang sesuai rencana dapat terwujud. Kegiatan penertiban dapat dilakukan dalam bentuk penertiban langsung dan penertiban tidak langsung. Penertiban dilakukan melalui mekanisme penegakan hukum yang diselenggarakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sedangkan penertiban tidak langsung dilakukan dalam bentuk sanksi disinsentif, antara lain melalui pengenaan retribusi secara progresif atau membatasi penyediaan sarana dan prasarana lingkungannya.

Bentuk-bentuk pengenaan sanksi yang berkenaan dengan penertiban antara lain:

1. Sanksi administratif, dikenakan atas pelanggaran penataan ruang yang berakibat pada terhambatnya pelaksanaan program pemanfaatan ruang. Sanksi dapat berupa tindakan pembatalan izin dan pencabutan hak.

2. Sanksi perdata, dikenakan atas pelanggaran penataan ruang yang berakibat terganggunya kepentingan seseorang, kelompok orang, atau badan hukum. Sanksi dapat berupa tindakan pemngenaan denda atau ganti rugi.
3. Sanksi pidana, dikenakan terhadap pelanggaran penataan ruang yang berakibat terganggunya kepentingan umum. Sanksi dapat berupa tindakan penahanan dan kurungan.

1.5.9 Kendaraan Angkutan Barang

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu Negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas dan tingkatan investasi bukan merupakan hal yang mudah.

Tiap negara, bagaimanapun tingkat perkembangan ekonominya, dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan *policy* transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional. Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam pengembangan ekonomi ialah (1) Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah, (2) meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah, (3) mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai

pasaran dalam negeri, (4) menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat. Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan ekonomi tersebut.

Definisi angkutan dapat didefinisikan pengangkutan penumpang dan muatan dengan alat angkutan dari satu tempat ke tempat lain dan dibagi 2, yaitu angkutan penumpang dan angkutan muatan (barang). Angkutan barang sendiri dijelaskan bahwa jumlah muatan yang diangkut untuk antar kota menggunakan berbagai-bagai jenis moda transportasi antara lain menggunakan kereta api, truk, *container* (sistem peti kemas) kapal dan tongkang yang ditarik oleh tugboat.

Barang-barang umum (*general Commodities*) yang diangkut dalam jumlah besar atau partai kecil. Distribusi pengangkutan barang-barang berbeda menurut volume yang diangkut, pengiriman barang dalam jumlah besar maupun kecil, jarak, berat dari muatan yang diangkutpun berbeda. Untuk pengangkutan domestik dan perdagangan internasional ada pola tertentu yang digunakan untuk lalu lintas muatan (barang). Arus barang dan penyalur komoditi yang dimanfaatkan dalam rangka pengiriman barang melalui pengangkutan perlu di analisis mengenai lalu lintas muatan (*traffic*).

Pengoperasian untuk masing-masing moda transportasi berbeda disebabkan sifat, karakteristik dan jenis alat angkut yang digunakan tidak sama. Angkutan darat yang merupakan transportasi darat terdiri dari angkutan jalan raya, angkutan kereta api dan angkutan sungai, danau, dan penyebrangan (ASDP). Adapun fungsi angkutan jalan raya adalah (a) penyediaan angkutan kota, antar kota dan pedesaan berdasar pada kebutuhan masyarakat, (b) untuk mengetahui laik darat atau tidak

dan alat angkut yang ada, digunakan alat uji kendaraan bermotor, (c) di samping itu angkutan jalan raya mengoperasikan pula jembatan timbang untuk menentukan tonase atau kapasitas muat kendaraan, (d) fungsi lain yang dijalankan oleh transportasi darat ialah menyangkut rambu-rambu dan jalan, lampu lalu lintas serta meningkatkan keselamatan. (Manajemen Transportasi, 1997)

1.5.10 Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah

Untuk melihat pelaksanaan program bebas ODOL pada kendaraan angkutan barang, peneliti menggunakan model implementasi kebijakan Edward III (1980) yang diukur dengan indikator sebagai berikut:

a Komunikasi

Proses komunikasi efektif diperlukan dalam kerangka pelaksanaan kebijakan. Pimpinan harus mengkomunikasikan kebijakan yang akan dilaksanakan kepada bidang yang bertanggung jawab agar dapat memahami maksud dan tujuan kebijakan. Komunikasi adalah perekat organisasi dan koordinasi adalah asal muasal dari kerja sama tim serta terbentuknya sinergi dan integrasi. Komunikasi antar komponen dilakukan secara intensif agar kinerjanya dapat optimal.

b. Disposisi

Disposisi atau sikap yang dimaksud adalah sikap pelaksana kebijakan dalam hal ini pelaksana program CSR. Hal ini terkait dengan adanya sikap yang kuat bagi pelaksana yang memiliki kapasitas dalam melaksanakan program. Komponen pelaksana program perlu sepenuh hati dan memiliki komitmen dalam melaksanakan fungsinya sehingga akan menghasilkan pandangan yang seimbang bahwa program dilaksanakan untuk pengembangan diri ke arah yang lebih baik

c. Struktur Birokrasi

Dalam pelaksanaan kebijakan melibatkan banyak orang, bidang dan lingkungan sehingga dapat mempengaruhi kelancaran dan keberhasilan kebijakan. Masalah koordinasi antar struktur birokrasi dapat menjadi penghambat pelaksanaan kebijakan. Untuk itu diperlukan sebuah prosedur tetap atau standard operasional procedure (SOP) untuk kelancaran kebijakan.

1.5.11 Faktor Pendukung dan Penghambat Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah

Faktor pendorong dan Penghambat Dalam Penyelenggaraan Implementasi Program Bebas Over Dimension Overloading (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah menurut Grindle (dalam Wibawa, 1990:127) adalah:

1. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan

Kepentingan ini menunjukkan bahwa suatu kebijakan harus mempertimbangkan berbagai kepentingan yang berbeda ketika diimplementasikan ketika diimplementasikan dan bagaimana kepentingan tersebut mempengaruhi pelaksanaannya. Tergantung dari berbagai kepentingan yang mempengaruhi implementasi kebijakan tersebut.

2. Jenis Manfaat yang akan dihasilkan

Dalam hal ini dijelaskan bahwa kebijakan yang sedang dilaksanakan, harus menghasilkan kegunaan yang menampilkan dampak positif. Implementasi kebijakan akan dipengaruhi oleh apakah kegunaan dari adanya kebijakan yang disusun.

3. Derajat perubahan yang diinginkan

Content of policy yang akan diuraikan pada titik ini adalah adanya target/ ukuran yang jelas dari sebuah transformasi kebijakan yang ingin dicapai. Implementasi kebijakan dipengaruhi oleh sejauh mana perubahan tersebut digambarkan dan apa saja yang akan terkena dampaknya.

4. Kedudukan Pembuat Kebijakan

Keputusan memainkan peranan penting dalam implementasi kebijakan. Tentang kebijakan yang diterapkan, perlu dijelaskan dimana letak pengambilan keputusan. Apakah pembuat keputusan melibatkan banyak pihak atau hanya melibatkan sedikit pihak saja. Apakah lokasi program sudah sesuai. Misalnya jika pelaku daerah memiliki program

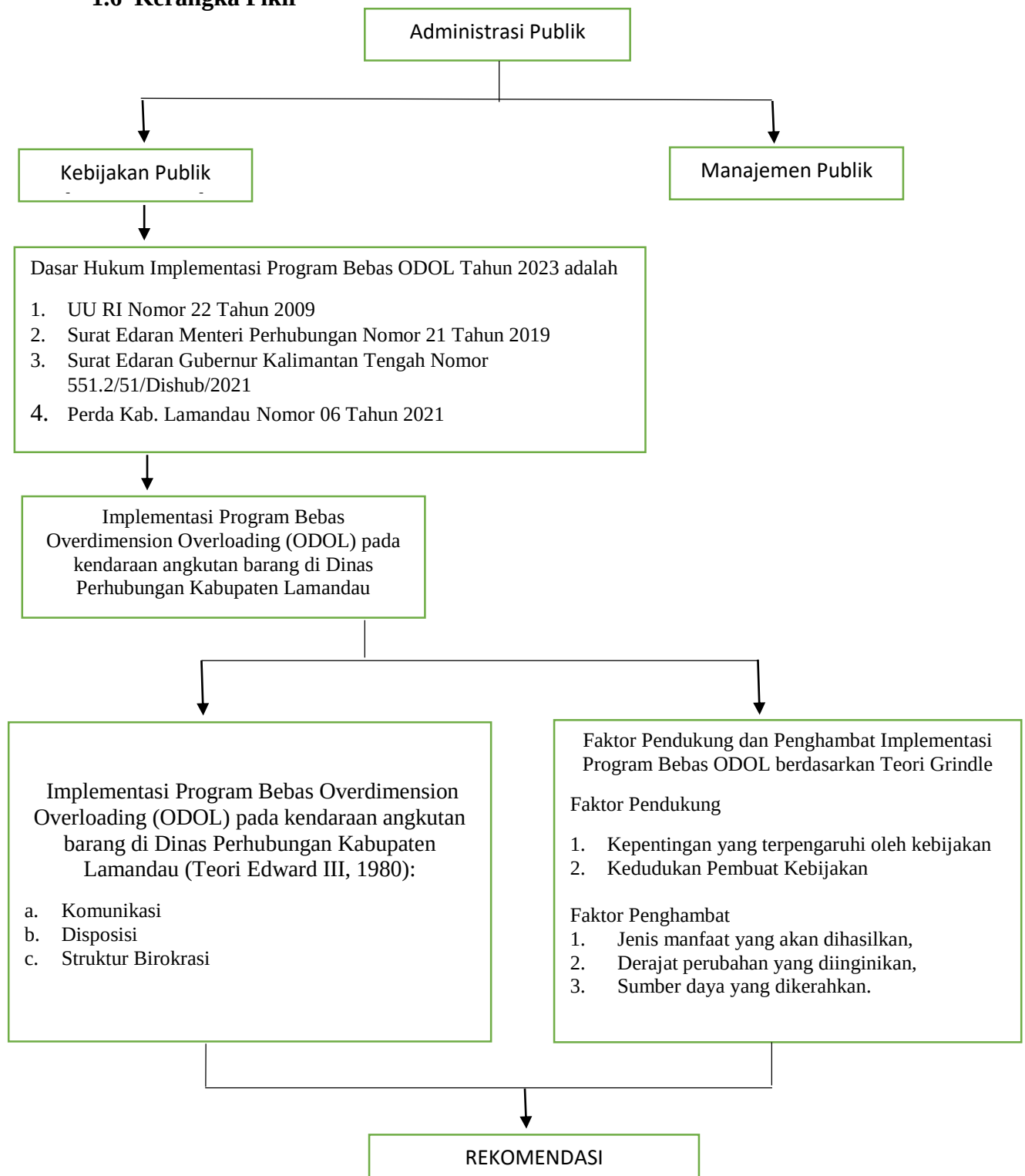
pengembangan kepegawaian, orang akan mempertanyakan apakah tepat untuk menyelenggarakan program di Badan Kepegawaian Daerah. Hal tersebut mempengaruhi seberapa mudah keputusan

5. Sumber daya yang dikerahkan

Pastikan kebijakan ditunjang oleh sumber daya yang mencukupi. Implementasi kebijakan perlu didukung dengan sumber daya memadai sehingga implementasinya dapat berlangsung dengan lancar karena terpenuhinya sumber daya berpengaruh terhadap implementasi kebijakan itu sendiri. Selama ini Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau masih kekurangan peralatan dan Sumber Daya Manusia yang mumpuni dibidangnya dalam penanganan kasus angkutan barang *Overdimensi overloading* ini dan saat ini Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau mendapatkan bantuan dan dukungan sejumlah pihak terkait. Diharapkan kegiatan penertiban seperti ini dapat dilakukan secara rutin dan semua pengguna jalan dapat mematuhi aturan yang berlaku. Penertiban tersebut bukan upaya membatasi seluruh pengendara, akan tetapi dapat mengetahui kegiatan atau usaha masyarakat. Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau untuk mempersilakan masyarakat maupun dunia usaha untuk berusaha di bidang angkutan, namun harus mengikuti prosedur secara berkesinambungan dan aturan yang berlaku, salah satunya tidak *overload* dan *over* lagi. Jalan yang sudah disediakan Pemerintah diharapkan dapat dijaga bersama oleh pengguna jalan di Kabupaten Lamandau. Hal ini untuk menjalankan program pemerintah bahwa tahun 2023 jalan-jalan di seluruh Indonesia harus bebas dari

kendaraan *overdimensi overloading*. Kendaraan yang melintas pada umumnya adalah yang mengangkut Tandan Buah Segar sawit, tangki *Crude Palm Oil* (CPO), angkutan bahan bangunan dan sembako. Selain melanggar kendaraan *overdimensi overload*, banyak yang ditilang karena tidak ada uji KIR dan karena tidak melengkapi persyaratan kelengkapan kendaraan.

1.6 Kerangka Pikir



Gambar 1.4 Kerangka Pikir
Sumber: Diolah Penulis (2023)

1.7. Metode Penelitian

1.7.a. Tipe Penelitian

Metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Berdasarkan hal tersebut terdapat empat kata kunci yang perlu diperhatikan, yaitu cara ilmiah, data, tujuan dan kegunaan (Sugiyono, 2016). Dapat disimpulkan bahwa metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk memperoleh data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Pendekatan penelitian adalah keseluruhan cara atau kegiatan dalam suatu penelitian yang dimulai dari perumusan masalah sampai membuat suatu kesimpulan. Pendekatan penelitian ada dua macam, yaitu pendekatan kuantitatif dan pendekatan kualitatif. Pendekatan kuantitatif artinya informasi atau data yang disajikan berupa angka, sedangkan pendekatan kualitatif informasi atau data yang disajikan berupa pernyataan.

Pendekatan kualitatif adalah suatu pendekatan yang juga disebut pendekatan investigasi karena biasanya peneliti mengumpulkan data bertatap muka langsung dan berinteraksi dengan orang-orang ditempat penelitian (Sugiyono, 2016). Istilah penelitian kualitatif menurut Kirk dan Miller (1986:9) pada mulanya bersumber pada pengamatan kualitatif yang dipertentangkan dengan pengamatan kuantitatif. Kirk dan Miller (1986:9) mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung dari pengamatan pada manusia baik dalam kawasannya maupun dalam peristilahannya. David William (1995) menulis bahwa penelitian kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar ilmiah, dengan menggunakan metode alamiah,

dan dilakukan oleh orang-orang atau peneliti yang tertarik secara alamiah. Denzim dan Lincoln (1987) menyatakan bahwa penelitian kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah, dengan maksud menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada.

Jenis Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Diungkapkan Bodman dan Taylor (1975:5) mendefinisikan metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati, sedangkan menurut Namawi (1991) metode deskriptif diartikan sebagai prosedur pemecahan masalah yang diteliti dengan menggambarkan atau melukiskan keadaan subjek maupun obyek penelitian (seorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain) saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau sebagaimana adanya maka pengertian dari penelitian deskriptif kualitatif suatu penelitian dengan menggunakan penggambaran atas suatu fenomena yang dijadikan perhatian dalam usaha uraian sistematis, faktual, akurat dan jelas, serta dapat terkait dengan hubungan yang timbul antara gejala satu dengan gejala lainnya dimasyarakat. Uraian gambaran yang dihasilkan dari data deskriptif sebagaimana yang diidentifikasi di atas, didukung pula oleh keberadaan bentuk data lain seperti dokumen dan laporan-laporan yang terkait baik kalimat atau kata maupun angka-angka yang dapat diformulasikan dalam bentuk angka-angka.

Alasan peneliti menggunakan penelitian deskriptif kualitatif karena objek dalam penelitian ini berupa suatu kegiatan atau proses yang dilakukan oleh

beberapa orang, yaitu mengenai implementasi program bebas ODOL pada angkutan barang yang dilakukan di Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah. Dengan memahami kasus ini secara mendalam maka peneliti akan menangkap arti penting bagi kepentingan masyarakat dan Pemerintah Daerah Kabupaten Lamandau. Pemahaman kasus ini akan memberikan masukan yang berguna bagi kelompok dan organisasi lain dalam mengatasi masalah yang dihadapi.

1.7.b. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini dimaksudkan untuk membatasi studi kualitatif sekaligus membatasi penelitian guna memilih mana data yang relevan dan mana yang tidak relevan (Moleong, 2010). Pembatasan dalam penelitian kualitatif ini lebih didasarkan pada tingkat kepentingan/urgensi dari masalah yang dihadapi dalam penelitian ini. Penelitian ini akan difokuskan pada “Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah” yang objek utamanya merupakan mobil angkutan barang *Overdimension dan OverLoading* yang ada di Kabupaten Lamandau.

1.7.c. Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Simpang Sepaku, Kabupaten Lamandau. Simpang Sepaku adalah persimpangan yang dilintasi oleh dua jalan, yaitu Jalan Propinsi dan Jalan Kabupaten. Jalan propinsi yang menghubungkan Kalimantan Tengah Dan Kalimantan Barat, jalan kabupaten yang menghubungkan ibukota kabupaten Lamandau yaitu Nanga Bulik ke Kecamatan-kecamatanannya. Data primer yang

dibutuhkan adalah data *volume* lalu lintas harian rata-rata yang diambil dengan melakukan survei perhitungan lintas di lokasi penelitian, sedangkan data sekunder yang dibutuhkan adalah jumlah kendaraan berat yang melanggar.

1.7.d Fenomena Penelitian

Adapun Fenomena dalam penelitian ini adalah sebagaimana dalam table

1.5 sebagai berikut:

Tabel 1.5 Fenomena Penelitian

No	Fenomena	Sub Fenomena	Operasionalisasi
1	Implementasi Program Bebas <i>Over Dimension Overloading</i> (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Kalimantan Tengah (Model Teori Implementasi Kebijakan Edward III, 1980)	a. Komunikasi	1. Melakukan sosialisasi Program ODOL kepada seluruh pemilik angkutan di Kabupaten Lamandau.
		b. Disposisi	1. Menindaklanjuti ketentuan yang berlaku 2. UU Nomor 22 Tahun 2009 3. Surat Edaran Gubernur Kalteng Nomor 551.2/52/DISHUB/2021 4. Perda Kabupaten Lamandau Nomor 6 Tahun 2021.
		c. Struktur Birokrasi	1. Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau beserta stakeholder terkait melaksanakan Pembentukan Tim yang ditandatangani oleh Bupati Lamandau tanggal 11 November 2021 Nomor : 188.45/393/XI/HUK/2021
2.	Faktor Pendukung Implementasi Program Bebas <i>Over dimension Overloading</i> (ODOL)	a. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan	1. Pemilik kendaraan Angkutan Barang 2. Perusahaan-perusahaan yang menggunakan kendaraan

Pada Kendaraan Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau berdasarkan Teori Implementasi Model Merilee S. Grindel Faktor Penghambat Implementasi Program Bebas <i>Over dimension Overloading</i> (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau berdasarkan Teori Implementasi Model Merilee S. Grindel		angkutan besar dalam aktivitasnya 3. Bagaimana para pemilik angkutan barang menanggapi kebijakan Overloading dan Overdimension
	b. Kedudukan Pembuat Kebijakan	1. Menteri Perhubungan Republik Indonesia 2. Gubernur Kalimantan Tengah 3. Bupati Lamandau 4. Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau selaku pelaksana kegiatan melaksanakan tugas dan fungsinya
	c. Jenis manfaat yang akan dihasilkan	a. Tertibnya standar ukuran dan kendaraan angkutan barang b. Mengetahui titik kerusakan infrastruktur jalan
	e. Derajat perubahan yang diinginkan	1. Tidak ditemukan lagi kendaraan yang membawa muatan di atas 8 ton 2. Tidak ditemukan kendaraan angkutan barang dengan ukuran berlebih 3. Bagaimana upaya untuk mempertahankan supaya program ini dapat berjalan seterusnya
	f. Sumber daya yang dikerahkan.	1. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Tengah 2. BPTD Wilayah XVI Kalteng 3. Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau 4. Kodim Subdenpom 5. Satlantas Polres Lamandau

Sumber: Diolah Penulis (2023)

1.7.e Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data kualitatif, yaitu data yang berupa kalimat, kata, gambar dan skema. Pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi, wawancara, dokumentasi dan penyusunan kata kedalam teks. Sumber Data adalah sebagai berikut:

1. Sumber Data Primer

Data primer adalah informasi yang diperoleh langsung dari sumber-sumber primer, yaitu informan pertama atau narasumber. Data primer yaitu data yang dibuat oleh peneliti untuk maksud khusus menyelesaikan permasalahan yang sedang ditanganinya. Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan (Sugiyono, 2009:137). Data Primer didapatkan melalui wawancara dan observasi terhadap informan, kemudian dari wawancara dan data yang diterima tersebut dilakukan observasi dan pengolahan kata sehingga menjadi informasi yang akan dituliskan dalam penelitian.

2. Data Sekunder

Selain kata-kata atau tindakan sebagai sumber data primer, data tambahan seperti dokumen, juga merupakan sumber data. Data sekunder diperoleh melalui studi literatur kepustakaan, jurnal, buku teks, berita *online* maupun *offline*, serta laporan laporan yang berkaitan dengan penerapan sistem ODOL (*Over Dimension Over Loading*) pada kendaraan angkutan barang di Kabupaten Lamandau yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah.

1.7.f Instrumen Penelitian

Instrumen kunci penelitian ini adalah diri peneliti itu sendiri. Oleh sebab itu peneliti selaku instrumen kunci perlu divalidasi untuk mengetahui sejauh mana peneliti siap untuk melakukan penelitian ke lapangan. Verifikatornya adalah peneliti sendiri dengan evaluasi diri melihat sejauh apa tingkat pemahaman terhadap kualitatif, penguasaan teori serta wawasan terhadap bidang penelitian dan persiapannya untuk ke lapangan (Sugiyono, 2016:222).

Instrumen pokok untuk penelitian yang bersifat kualitatif yaitu peneliti itu sendiri karena peneliti berperan secara aktif dalam menggali dan menemukan informasi secara mendalam sehingga menemukan titik temu dari fenomena penelitian yang sedang dikaji. Selain peneliti sebagai instrumen penelitian ada beberapa perangkat pendukung penelitian, yakni:

- a. Lembar pertanyaan untuk wawancara yang tersusun atas pertanyaan-pertanyaan seputar variable yang sedang dikaji.
- b. Alat tulis untuk mencatat segala hal yang berkenan dengan penelitian
- c. Perekam suara
- d. Kamera sebagai alat dokumentasi

1.7.g Pemilihan Informan

Informan untuk penelitian ini dipilih dengan cara *purposive sampling*. *Purposive sampling* merupakan penentuan subyek/ obyek berdasarkan tujuan. Menurut Creswell (2016) dalam penelitian kualitatif, peserta yang akan diteliti ditentukan oleh peneliti (*purposeful sampling*) yaitu melakukan pemilihan/ seleksi terhadap orang atau tempat yang terbaik yang dapat membantu kita dalam

memahami sebuah fenomena. Seorang peneliti memilih informan berdasarkan pertimbangan pribadi sesuai dengan topik penelitian.

Informan dalam penelitian kualitatif sangat membantu penelitian untuk memperoleh sumber data yang relevan, Hal ini disebabkan karena informan memiliki informasi (data) banyak mengenai objek yang sedang diteliti, dimintai informasi mengenai objek penelitian sebagai unit analisis. Informan yang terlibat adalah orang-orang yang memiliki wewenang yang kuat dan memberikan informasi tentang bagaimana proses Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (Odol) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah. Adapun informan dalam penelitian ini adalah:

Tabel 1.6 Informan Penelitian

No	Informan	Jumlah Informan	Tugas dan Fungsi
1	2	3	5
1.	Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau	1 Orang	Sebagai penanggung jawab kegiatan Tim Pengendalian dan Pengawasan Angkutan Barang ODOL di Kabupaten Lamandau.
2.	Kabid Lalu Lintas Angkutan	1 Orang	Sebagai Ketua pelaksanaan kegiatan tim pengendalian dan pengawasan angkutan ODOL.
3.	JF Analis Kebijakan Muda	1 Orang	Sebagai anggota dan penyimpan data-data angkutan barang dalam pelaksanaan kegiatan tim pengendalian dan pengawasan angkutan ODOL yang dibutuhkan peneliti dalam penelitian ini.
4.	Pelaksana Penguji Kendaraan Bermotor	1 Orang	Sebagai anggota dan tenaga teknis Penguji Kendaraan Bermotor dalam pelaksanaan kegiatan tim pengendalian dan pengawasan angkutan ODOL yang menguasai maksimal berat muatan

			barang dan dimensi kendaraan dilapangan.
5.	JFT Teknik Jalan dan Jembatan Muda Dinas PUPRPERKIMTAN Kab. Lamandau	1 Orang	JFT Bina Marga Dinas PUPRPERKIMTAN Kabupaten Lamandau, dan tenaga teknis Jalan dan Jembatan, serta menyimpan data-data kerusakan infrastruktur jalan di Kabupaten Lamandau.
6.	Supir Kendaraan/ Supir Truk buah sawit.	3 Orang	Supir Angkutan Barang di Kabupaten Lamandau sebagai informan untuk mengetahui apa permasalahan dilapangan sehingga terjadinya muatan ODOL.

1.7.h Teknik Pengumpulan Data

Menurut Cresswell (2016), prosedur-prosedur dalam pengumpulan data dalam penelitian kualitatif meliputi empat jenis strategi yakni observasi, wawancara, studi dokumen, serta materi audio dan visual. Dalam penelitian ini tentang Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau Provinsi Kalimantan Tengah melalui :

a. Observasi

Observasi merupakan upaya untuk mengumpulkan data yang dilakukan ketika peneliti langsung turun lapangan untuk mengamati fenomena, perilaku dan aktivitas yang sedang terjadi. Dalam penelitian ini, peneliti akan melakukan observasi langsung ke lapangan untuk mengamati kegiatan Penertiban Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau di lapangan.

b. Wawancara

Wawancara merupakan suatu teknik untuk mengumpulkan data dengan cara penelitian dapat melakukan *face-to-face interview* (wawancara berhadapan) dengan partisipan. Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara tidak terstruktur, yaitu wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan (Sugiyono, 2009:160) agar peneliti mendapatkan informasi sebanyak mungkin mengenai peran Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau agar berjalannya Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang di Kabupaten Lamandau. Teknik pengambilan data ini diharapkan dapat adanya komunikasi langsung secara luwes, fleksibel, dan terbuka sehingga informasi yang didapat lebih banyak dan luas.

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah metode mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, prestasi, agenda dan sebagainya. Metode dokumentasi digunakan untuk mencari dan mengumpulkan data serta informasi tertulis yang berhubungan dengan permasalahan penelitian. Berkaitan dengan penelitian ini, maka dokumen yang dikaji berupa dokumen tentang data angkutan barang yang *Over Dimension Overloading* (ODOL) dan data kerusakan infrastruktur jalan di Kabupaten Lamandau.

1.7.i Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan yaitu teknik analisis data dengan pola Deskriptif kualitatif. Pola ini bertujuan untuk memberikan gambaran temuan-temuan masalah yang sedang diteliti dalam bentuk susunan kata ataupun kalimat dalam paragraf. Data-data tersebut selanjutnya dikumpulkan dan dipresentasikan dalam bentuk susunan kalimat yang akan menggambarkan jelas masalah yang sedang diteliti.

Pendekatan analisis data deskriptif kualitatif diperoleh berdasarkan pengumpulan data melalui tahapan tahapan Teknik pengumpulan data yaitu, wawancara, observasi, studi kepustakaan dan dokumentasi, tahapan tahapan tersebut kemudian dianalisis dan diinterpretasikan. Milles and Huberman (dalam Sugiyono, 2016) mengatakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilaksanakan secara interaktif dan berlangsung secara terus-menerus hingga tuntas, sampai datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam data kualitatif, yaitu:

1. *Data Collection* (Pengumpulan Data)

Kegiatan utama di setiap penelitian adalah kegiatan pengumpulan data. Terkait dengan penelitian kualitatif, pengumpulan datanya adalah dengan cara observasi, wawancara, dan dokumentasi ataupun gabungan ketiganya (Sugiyono, 2020). Pada langkah awal, peneliti melaksanakan penjelajahan secara umum terhadap situasi sosial/objek yang diteliti, didengar, dilihat dan direkam secara keseluruhan. Dengan demikian, peneliti akan memperoleh data yang sangat banyak dan beragam variasi.

2. *Data Reduction* (Reduksi Data)

Semakin lama periode suatu penelitian maka jumlah data juga semakin banyak, kompleks dan rumit, maka dari itu perlu untuk segera dilaksanakan analisis data melalui reduksi data. Arti dari reduksi data adalah merangkum, memilih hal-hal pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, kemudian dicari tema dan polanya (Sugiyono, 2020). Dengan demikian, data yang telah memasuki langkah ini akan memberikan gambaran yang lebih jelas, dan mempermudah peneliti untuk melaksanakan pengumpulan data selanjutnya bila diperlukan.

3. *Data Display* (Penyajian Data)

Setelah langkah reduksi, selanjutnya adalah menyajikan data. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart*, dan lain sejenisnya (Sugiyono, 2016:249). Dengan langkah ini maka akan memudahkan untuk memahami apa yang terjadi, merencanakan kerja berikutnya berdasarkan apa yang terjadi, merencanakan kerja berikutnya berdasarkan apa yang telah dipahami tersebut.

4. *Conclusion Drawing* (Penarikan Kesimpulan)

Langkah terakhir dalam analisis data kualitatif menurut Miles dan Huberman adalah verifikasi atau pengambilan keputusan. Kesimpulan Awal yang dikemukakan sifatnya masih sementara dan akan berubah jika peneliti tidak menemukan bukti-bukti pendukung yang kuat pada pengumpulan data selanjutnya. Tetapi, apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal, didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan untuk

mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan adalah termasuk kesimpulan yang kredibel (Sugiyono, 2016).

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan metode analisis data interaktif dimana peneliti mengumpulkan data, menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu, mengambil data pokok, mengorganisir data kasar yang diperoleh dari lapangan mengenai Implementasi Program Bebas *Over Dimension Overloading* (ODOL) Pada Kendaraan Angkutan Barang Di Dinas Perhubungan Kabupaten Lamandau, Provinsi Kalimantan Tengah kemudian disajikan dengan mendeskripsikan atau menggunakan tabel, grafik dan lain-lain sehingga dapat ditarik kesimpulan.

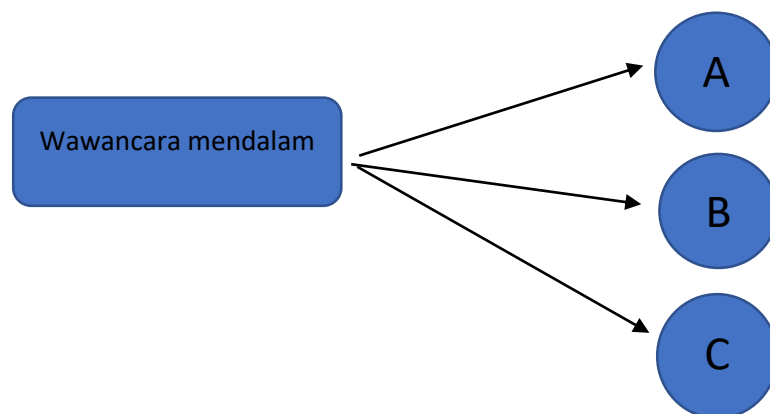
1.7.j Pengujian Keabsahan Data

Teknik keabsahan data dibutuhkan untuk validasi hasil data yang dikumpulkan selama penelitian. Menentukan validasi juga harus mampu mencocokkan dengan ketetapan yang digunakan. Menurut Sugiyono (2016) yang menyatakan bahwa dalam penelitian kualitatif, temuan atau data dapat dinyatakan valid apabila tidak ada perbedaan antara yang dilaporkan peneliti dengan apa yang sesungguhnya terjadi pada objek yang diteliti. Kebenaran realitas data menurut penelitian kualitatif tidak bersifat tunggal, tetapi jamak dan tergantung pada kemampuan peneliti mengkonstruksi fenomena yang diamati, serta dibentuk dalam diri seorang sebagai hasil proses mental tiap individu dengan berbagai latar belakangnya.

Dalam teknik keabsahan data pada penelitian ini peneliti menggunakan Triangulasi. Dalam teknik pengumpulan data, triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data, yaitu mengecek kredibilitas data dengan berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data (Sugiyono, 2018). Penelitian ini melakukan triangulasi yang terdiri dari:

1. Triangulasi Sumber

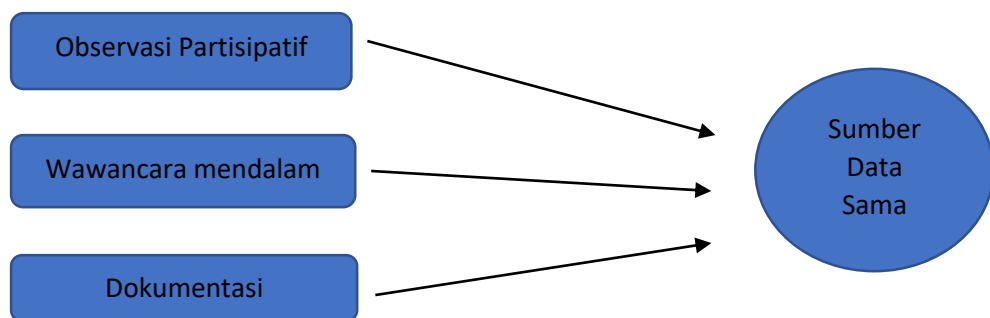
Triangulasi sumber berarti, untuk mendapatkan data dari sumber yang berbeda-beda dengan teknik yang sama dapat kita lihat dari gambar berikut:



Gambar 1.5 Triangulasi “Sumber” pengumpulan data (satu teknik pengumpulan data pada bermacam-macam sumber data A,B,C)
Sumber: Sugiyono, 2018

2. Triangulasi Teknik

Triangulasi Teknik, berarti peneliti menggunakan teknik pengumpulan data yang berbeda-beda untuk mendapatkan data dari sumber yang sama. Peneliti menggunakan observasi partisipatif, wawancara mendalam, dan dokumentasi untuk sumber data yang sama secara serempak, dapat kita lihat dari gambar berikut:



Gambar 1.6 Triangulasi “Teknik” pengumpulan data (bermacam-macam cara pada sumber yang sama).
Sumber: Sugiyono, 2018

Mathinson (1988) mengemukakan bahwa *“the value of triangulation lies in providing evidence—whether convergent, inconsistent, or contradictory”*. Nilai dari teknik pengumpulan data dengan triangulasi adalah untuk mengetahui data yang diperoleh *convergent* (meluas), tidak konsisten atau kontradiksi, oleh karena itu dengan menggunakan teknik triangulasi dalam pengumpulan data, maka data yang diperoleh akan lebih konsisten, tuntas dan pasti. Melalui triangulasi *‘can build on the strengths of each type of data collection while minimizing the weakness in any single approach’* (Patton 1980). Dengan triangulasi akan lebih meningkatkan kekuatan data bila dibandingkan dengan suatu data.

Dalam penelitian ini, teknik pengujian data dilakukan dengan cara triangulasi sumber, yaitu membenarkan data-data yang diperoleh, data

diperoleh di lapangan berupa data-data angkutan barang yang kelebihan dimensi, kelebihan muatan, dokumentasi dan wawancara ke narasumber, selanjutnya diuji dari hasil yang didapat dari sumber. Selain itu peneliti juga menggunakan triangulasi teknik di mana data-data yang didapatkan dilakukan secara tehnikal melalui wawancara, observasi dan juga melalui dokumentasi.