IMPLEMENTASI KEBIJAKAN OPERASIONAL TRUK OVERLOADING DI PROVINSI JAMBI

Pradhana Wahyu Nariendra¹, Juanita Juanita²

¹ Program Studi S1 Manajemen Transportasi, Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia
Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia

²Program Studi S1 Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Purwokerto

---

Informasi Makalah

Dikirim, 30 Maret 2023

Direvisi, 16 April 2023

Diterima, 16 April 2023

Kata Kunci:

*Kebijakan; overloading;
angkutan; batu bara*

INTISARI

Pemerintah Daerah Provinsi Jambi mengeluarkan Surat Edaran Gubernur Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021, tentang penggunaan jalan publik untuk angkutan Batu Bara antar Kabupaten/Kota dalam Propinsi Jambi yang menyebutkan diantaranya adalah pembatasan beban truk batu bara yang melintasi jalan umum dengan beban maksimal 12ton dan pengaturan waktu operasional truk batu bara Pukul 18.00 - 06.00 WIB. Dalam perjalanannya, penerapan Surat Edaran Gubernur Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 menuai polemik yang berujung pada demonstrasi. Peralnya dalam penerapan Surat Edaran tersebut, para sopir truk angkutan batu bara menghasilkan pendapatan yang lebih kecil. Berdasarkan hal tersebut, maka tujuan dari kajian ini, yaitu: (1) menganalisis dampak kebijakan jumlah setoran yang sesuai dengan perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) agar kesejahteraan sopir truk angkutan batu bara dapat terpenuhi, (2) Pemda Provinsi Jambi wajib menyediakan dan menambah jumlah kantong parkir agar dapat mengurangi truk angkutan batu bara yang parkir di sepanjang bahu jalan, dan (3) Pemda Provinsi Jambi perlu mengkaji peningkatan kapasitas ruas jalan yang menjadi rute angkutan batu bara sesuai dengan standar pelayanan minimal jalan arteri primer agar tingkat pelayanan jalan pada jam operasi angkutan batu bara dapat tetap terjaga.

ABSTRACT

The Jambi Provincial Government issued a Circular Letter of the Governor of Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021, concerning the use of public roads for coal transportation between regencies/cities in Jambi Province which mentioned, among others, limiting a load of coal trucks crossing public roads with a maximum load of 12 tons and regulating the operational time of coal trucks at 18.00 - 06.00 WIB. Along the way, the implementation of Jambi Governor's SE No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 reaped polemics that led to demonstrations. The reason is that in the application of the Circular, coal transport truck drivers get a smaller income. Based on this, the objectives of this study: (1) analyze the impact of policies on stakeholders, (2) analyze supporting and inhibiting factors in the implementation of overloading truck operation policies on coal transportation in Jambi Province, and (3) recommend the direction of problem-solving actions. The method used in this study is a type of descriptive research with a qualitative approach. From the results of the analysis, alternative policies were obtained to solve the problem, namely (1) the Jambi Provincial Government must facilitate vehicle owners and truck drivers in determining the amount of deposit by the calculation of the Vehicle Operating Cost (BOK) so that the welfare of coal transportation truck drivers can be fulfilled, (2) the Jambi Provincial Government is obliged to provide and increase the number of parking bags to reduce coal transportation trucks that park on the shoulder of the road, and (3) The Jambi Provincial Government needs to review the increase in the capacity of road

---

Keyword:

*Policy; overloading; Transport;
coal*

---

sections that become coal transportation routes by the minimum service standards of primary arterial roads so that the level of road service during coal transportation operating hours can be maintained.

Korespondensi Penulis:

Pradhana Wahyu Nariendra
Program Studi S1 Manajemen Transportasi
Sekolah Tinggi Manajemen Logistik Indonesia
Email: pradhana@ulbi.ac.id

---

1. PENDAHULUAN

Beban berlebih (*overloading*) adalah jumlah berat muatan kendaraan angkutan barang (truk) yang diangkat melebihi dari jumlah yang diijinkan (JBI) atau muatan sumbu terberat (MST) melebihi kemampuan kelas jalan yang ditetapkan. Dengan adanya *overloading*, secara signifikan akan meningkatkan daya rusak jalan yang akan memperpendek umur pelayanan jalan [1]. Dampak negatif lainnya yang timbul dari *overloading* adalah penurunan tingkat keselamatan pengendara, penurunan tingkat pelayanan lalu lintas pada ruas jalan tersebut, dan penurunan kualitas lingkungan sekitar jalan tersebut. Kerusakan jalan yang terjadi merupakan perpaduan dari banyak faktor yang saling berkaitan seperti faktor perencanaan, pemantauan, pelaksanaan dan lingkungan juga berkontribusi terhadap kerusakan jalan [2].

Provinsi Jambi merupakan salah satu provinsi yang mempunyai potensi akan kandungan sumber daya mineral. Sumber daya batu bara merupakan penyumbang devisa yang cukup besar bagi pendapatan Provinsi Jambi. Permasalahan yang terjadi pada saat ini adalah pada proses pengangkutan batu bara dari lokasi tambang yang berada di barat Provinsi Jambi ke pelabuhan yang letaknya di daerah timur Provinsi Jambi. Rombongan truk pengangkut batu bara dengan beban berlebih (*overloading*) telah menimbulkan kerusakan di sepanjang ruas jalan yang dilalui. Dari hasil pengamatan di lapangan pada Tahun 2021, rata-rata total beban kendaraan pengangkut batu bara adalah 16ton yang tidak sesuai dengan daya dukung ruas jalan pada saat itu, yaitu 8 ton. Semenjak tahun 2009, terdapat beberapa dampak yang terjadi akibat truk *overloading*, yaitu ruas jalan yang dilalui angkutan batu bara rusak akibat *overloading* dan tidak sesuai dengan klasifikasi jalan yang ada, pemerintah daerah menanggung kerugian yang besar untuk perbaikan jalan, sering terjadi kecelakaan lalu lintas, dan adanya pondasi rumah sekitar ruas jalan yang turun akibat angkutan truk batubara yang *overloading* [3]. Selain itu beroperasinya angkutan batu bara pada jam sibuk dapat menjadi penyebab kemacetan pada beberapa ruas jalan di dalam Kota Jambi.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, Pemerintah Provinsi Jambi telah menerbitkan Perda Provinsi Jambi Nomor 13 Tahun 2012 [4] yang mengisyaratkan bahwa pengangkutan batu bara menggunakan truk idealnya melalui jalan khusus. Namun, pada kenyataannya sampai saat pengamatan pada Oktober 2021, pengangkutan batu bara masih menggunakan jalan umum karena jalan khusus angkutan batu bara belum juga dilaksanakan pembangunannya. Berdasarkan wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Provinsi Jambi, faktor-faktor belum terlaksananya pembangunan jalan khusus angkutan batubara dikarenakan oleh beberapa faktor, yaitu: faktor anggaran, faktor perizinan, faktor pembebasan lahan, serta faktor koordinasi antar sektor dan Pemerintah. Hingga pada Desember 2021, Pemerintah Daerah Provinsi Jambi mengeluarkan Surat Edaran Gubernur Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 [5], tentang penggunaan jalan publik untuk angkutan Batubara antar Kabupaten/Kota dalam Propinsi Jambi yang menyebutkan diantaranya adalah pembatasan beban truk batu bara yang melintasi jalan umum dengan beban maksimal 12 ton dan pengaturan waktu operasional truk batu bara Pukul 18.00 - 06.00 WIB. Dalam perjalanannya, penerapan SE Gubernur Jambi menuai polemik yang berujung pada demonstrasi. Hal ini disebabkan pada Penerapan Surat Edaran, para sopir truk angkutan batu bara menghasilkan pendapatan yang lebih kecil. Setelah penerapan SE Gubernur Jambi, 1 trip dapat memakan waktu 2 hari dengan pendapatan bersih sopir truk sebesar Rp.58.000,00/trip. Dengan hanya mengangkut 8 ton, pengusaha batu bara memberikan Rp.140.000,00/ton, sehingga jika dikalikan 8ton hanya mendapatkan Rp.1.120.000,00. Sedangkan setoran para sopir kepada pemilik truk adalah Rp.600.000,00 dan belum biaya lainnya termasuk BBM [6].

Tujuan dari kajian ini, yaitu: (1) menganalisis dampak Surat Edaran Gubernur Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 [5] terhadap stakeholder (Pemerintah, sopir truk batu bara, masyarakat), (2) menganalisis faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan kebijakan pengoperasian truk

overloading pada angkutan batu bara di Provinsi Jambi, dan (3) merekomendasikan arah tindakan pemecahan masalah.

2. METODOLOGI

Metode deskriptif digunakan dalam penelitian ini yang dihasilkan dari wawancara. Jenis kendaraan yang menjadi objek adalah jenis truk yang dominan digunakan untuk angkutan batu bara di Provinsi Jambi, yaitu truk 2 sumbu roda dengan konfigurasi 1.2. Metode deskriptif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data berupa kata-kata tertulis ataupun lisan dari orang-orang. Metode deskriptif juga memiliki tujuan menemukan gejala seadanya di lapangan serta menemukan hubungan antar gejala untuk kemudian ditindaklanjuti dengan analisa dan implementasi terhadap gejala tersebut [7]. Implementasi kebijakan yang dianalisis pada penelitian ini didasarkan pada beberapa faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu berdasarkan faktor penghambat dan faktor pendukung. Implementasi kebijakan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan pengadilan [8]. Dalam menganalisis kebijakan, analisis yang digunakan adalah analisis retrospektif sebagai penciptaan dan transformasi informasi sesudah aksi kebijakan dilakukan. Salah satu kegiatan analisis kebijakan retrospektif adalah analisis yang berorientasi pada aplikasi (*applications-oriented analysts*). *Applications-oriented analysts* adalah kelompok yang mencakup ilmuwan politik, sosiologi dan juga orang-orang dari bidang profesional pekerjaan sosial (*social work*), administrasi publik dan juga bidang studi sejenis. Kelompok ini berusaha untuk menerangkan sebab dan konsekuensi kebijakan-kebijakan dan program publik, tetapi tidak menaruh perhatian terhadap pengembangan dan pengujian teori-teori dasar. Kelompok ini menaruh perhatian kepada variabel-variabel kebijakan, identifikasi tujuan dan sasaran kebijakan dari para pembuat kebijakan dan pelaku kebijakan [9].

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Penerapan SE Gubernur Jambi

Pemerintah Provinsi Jambi setelah memberlakukan SE Gubernur Jambi pada 7 Desember 2021 yaitu berdampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat dan para sopir truk. Dampak sosial berupa terjadinya pemogokan dan unjuk rasa sopir truk batu bara di Kantor Gubernur Provinsi Jambi pada 13 Desember 2021 dan pemberitaan di sejumlah media masa. Para sopir truk menuntut Gubernur Provinsi Jambi mencabut atau membatalkan Surat Edaran yang telah diterbitkan. Selain itu penetapan kebijakan jam operasional antara 18.00-06.00 WIB, para sopir yang sudah mengisi truknya dan keluar dari tambang memarkirkan kendaraan di bahu jalan di sepanjang jalur pada kawasan arah Jembatan Aurduri I, tepatnya di kawasan Perumahan Aston Villa, Kecamatan Jaluko, Kabupaten Muarojambi menunggu hingga jam operasi diberlakukan. Puluhan truk yang terparkir di bahu jalan itu mengganggu aktivitas warga sekitar dan juga sangat rawan terjadi kecelakaan lalulintas.

Persepsi masyarakat sekitar ruas jalan yang dialami oleh masyarakat terasa ketika di luar jam operasional angkutan batu bara antara pukul 06.00-18.00 WIB kondisi lalu lintas menjadi lebih lancar dengan waktu tempuh menjadi lebih cepat. Hal ini dikarenakan sudah jauh berkurang truk angkutan batu bara yang konvoi pada pagi hingga sore hari. Polusi dari asap knalpot pada siang hari sudah jauh berkurang dibandingkan dengan sebelum diberlakukannya surat edaran tersebut. Akan tetapi, pada jam operasional angkutan batu bara terdapat beberapa truk yang mengemudikan kendaraannya dengan kecepatan tinggi sehingga mengganggu pengguna jalan lainnya. Konvoi truk angkutan batu bara menjadi lebih terlihat ketika pada malam hari. Waktu tempuh pengguna jalan lain pada malam hari menjadi lebih lama dikarenakan sebagian besar truk batu bara beroperasi pada waktu yang bersamaan.

Dampak kerugian ekonomi bagi sopir truk apabila sopir tidak melintasi pada waktu yang telah ditentukan (18.00-06.00 WIB) adalah para sopir tidak bisa bongkar muatan di pelabuhan dan secara otomatis pada hari yang sama tidak mendapat upah karena tidak bisa melakukan bongkar muatan. Satu kali bongkar muat dan pengiriman, pihak perusahaan batu bara memberikan ongkos sebesar Rp.140.000,00/ton, sehingga apabila sopir truk dapat mengangkut muatan sebesar 12 ton, maka total per rit adalah Rp.1.680.000,00/rit. Jika dapat mengangkut muatan sebesar 12 ton, pihak sopir mendapat penghasilan sebesar Rp.150.000,00 sampai Rp. 200.000,00/rit. Apabila sopir hanya dapat mengangkut muatan sebesar maksimal 8 ton sesuai dengan SE Gubernur Jambi, maka dalam 1 rit sopir dapat membawa Rp.1.120.000,00/rit. Besar setoran kepada pemilik truk sebesar Rp.600.000,00/rit, maka sopir truk hanya mendapat penghasilan antara Rp.58.000,00 sampai Rp.60.000,00/rit. Penghasilan tersebut membuat para sopir akan sangat dirugikan ketika terdapat satu hari saja tidak dapat bongkar muatan ke pelabuhan.

Penerapan SE Gubernur Jambi [5] untuk melintasi jalan umum pada pukul 18.00–06.00 WIB juga sangat menghambat para sopir truk karena para sopir truk berkejar-kejaran dengan waktu dan sulit untuk beristirahat. Perjalanan dari lokasi tambang menuju pelabuhan memakan waktu kurang lebih 10 jam sehingga

para sopir truk harus cermat dalam perhitungan waktu agar dapat sampai di lokasi tambang pada saat bongkar muat dan kalau tidak tepat waktu, maka truk akan tidak beroperasi karena tidak dapat melintas pada ruas jalan. Selain itu, penghasilan para sopir juga harus berkurang karena harus membayar pungutan liar di beberapa ruas jalan. Besar pungutan per titik antara Rp.2.000,00 sampai Rp.5.000,00/rit. jika terdapat 10 titik pungutan liar, maka sopir akan mengeluarkan biaya antara Rp.20.000,00 sampai Rp.50.000,00/rit.

3.2. Faktor Pendukung dan Penghambat Penerapan SE Gubernur Jambi

1. Faktor Penghambat Internal

Rute angkutan batu bara pada saat ini melalui ruas jalan nasional dengan kondisi lebar jalan dengan fungsi jalan arteri primer dengan tipe jalan 2/2UD (dua lajur dua arah tanpa pemisah) yang dilalui angkutan batu bara berkisar antara 5,4 m - 8,1 m. Kondisi tersebut membuat keberadaan kendaraan angkutan batu bara yang konvoi dengan kecepatan rendah dapat menghambat pergerakan pengguna jalan lainnya. Apabila ditinjau berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 tahun 2006 tentang Jalan [10], jalan arteri primer didesain dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter dengan lebar jalur minimum adalah 3,5 m seperti yang tercantum pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.19 Tahun 2011 [11]. Melihat kondisi tersebut, dengan pembatasan jam operasional truk batu bara tetap akan menghambat pergerakan pengguna jalan lainnya di malam hari. Berdasarkan penelitian peningkatan kapasitas Jalan Lingkar Barat Jambi memberikan manfaat yang signifikan kepada pengguna jalan tersebut [12]. Peningkatan kapasitas jalan, yang disebabkan oleh desain geometrik jalan yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku diharapkan dapat mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi, yang pada akhirnya akan mengurangi biaya perjalanan.

Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil) Provinsi Jambi Tahun 2018 [13], arah pengembangan jaringan transportasi darat untuk mengatasi permasalahan angkutan batu bara adalah dengan membangun jaringan jalan khusus di Provinsi Jambi meliputi ruas jalan, yaitu Kabupaten Sarolangun – Kabupaten Batanghari – Kabupaten Muara Jambi – Ujung Jabung, dan Kabupaten Tebo – Kabupaten Batanghari – Taman Raja/Pelabuhan Dagang (Tanjung Jabung Barat). Akan tetapi tidak disebutkan di dalam dokumen Tatrawil Provinsi Jambi mengenai langkah penanganan angkutan batu bara jangka pendek seperti optimalisasi ruas jalan dan pengaturan jam operasional. Surat Edaran Gubernur Jambi yang mengatur operasional angkutan batubara untuk mengatasi permasalahan ternyata justru menimbulkan masalah baru. Dalam Tatrawil, Pemerintah Provinsi Jambi tidak memperhitungkan kebutuhan kantong parkir bagi truk-truk yang menunggu dibukanya jam operasional angkutan batu bara. Angkutan batu bara memarkirkan kendaraan di bahu jalan di sepanjang ruas jalan yang dilalui sehingga berpotensi menimbulkan kemacetan dan kecelakaan.

2. Faktor Penghambat Eksternal

Penghambat eksternal muncul dari sikap pihak sopir truk batu bara yang menolak kebijakan Surat Edaran Gubernur Jambi dengan alasan pendapatan para sopir menurun. Terjadinya penolakan sopir truk batu bara berupa pemogokan dan unjuk rasa sopir truk batu bara di Kantor Gubernur Provinsi Jambi pada 13 Desember 2021. Pihak Pemerintah Provinsi Jambi telah melakukan Rapat Koordinasi (Rakor) masalah angkutan batubara di Auditorium Rumah Dinas Gubernur Jambi pada 17 November 2021. Rakor yang dihadiri oleh Gubernur Jambi, Kepala Badan intelijen Daerah Jambi, para Bupati, pimpinan perusahaan pemilik Izin Usaha Pertambangan (IUP) dan asosiasi angkutan batu bara disepakati 11 poin kesepakatan. Namun kesepakatan tersebut tidak berujung pada kesepakatan antara sopir truk batu bara dan pengusaha truk.

Pemberlakuan kebijakan pengaturan jam operasional truk angkutan batu bara juga berdampak kepada permasalahan lalu lintas pada malam hari (jam operasional truk batu bara). Para sopir truk mulai beroperasi pada jam yang sama sehingga konvoi truk dengan jumlah yang lebih besar terlihat ketika jam operasi dibuka. Waktu tempuh pengguna jalan lain pada malam hari menjadi lebih lama dikarenakan sebagian besar truk batu bara beroperasi pada waktu yang bersamaan.

3. Faktor Pendukung Internal

Proses perumusan kebijakan telah mengikutsertakan para *stakeholder* terkait. Rapat Koordinasi (Rakor) masalah angkutan batubara pada Tanggal 17 November 2021 yang dihadiri oleh Gubernur Jambi, Kepala Badan intelijen Daerah Jambi, para Bupati, pimpinan perusahaan pemilik Izin Usaha Pertambangan (IUP) dan asosiasi angkutan batu bara disepakati 11 poin kesepakatan. Poin-poin kesepakatan tersebut bersifat sementara dan teknis yang mengacu pada Perda Provinsi Jambi nomor 13 tahun 2012 [4] yaitu setiap pengangkutan batu bara dalam Provinsi Jambi wajib melalui jalan khusus. Selain itu kebijakan jangka panjang mengenai pembangunan jalan khusus angkutan batu bara meliputi ruas jalan Kabupaten Sarolangun – Kabupaten Batang Hari – Kabupaten Muaro Jambi – Ujung Jabung dan Kabupaten Tebo – Kabupaten Batang Hari – Taman Raja/Pelabuhan Dagang yang telah ditetapkan pada Perda Provinsi Jambi No.10 Tahun 2013 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Jambi Tahun 2013-2033 [14].

4. Faktor Pendukung Eksternal

Masyarakat sekitar juga mendukung kebijakan jam operasional truk batu bara untuk tidak beroperasi pada pukul 06.00-18.00 WIB. Pengurangan kemacetan, polusi dan kecelakaan pada pagi hingga sore hari juga membuat masyarakat nyaman dalam menjalankan aktivitas sehari-hari.

3.3 Analisis Kebijakan

Dalam menganalisis kebijakan Surat Edaran Gubernur Jambi [5], pendekatan yang digunakan adalah analisis yang berorientasi pada aplikasi (*Applications-oriented analysis*) dengan hasil analisis sebagai berikut:

a. Sebab kebijakan

Awal mula diterbitkannya kebijakan tersebut adalah adanya kerugian yang dialami Pemerintah terhadap pemeliharaan jalan, berkurangnya waktu tempuh pengguna jalan lain, serta keresahan masyarakat sekitar akan kondisi polusi udara dan kecelakaan akibat beroperasinya truk *overloading*.

b. Program publik

Program dari kebijakan operasional truk *overloading* adalah dengan melakukan pembatasan jumlah muatan maksimal yang diizinkan melewati jalan umum menjadi 8ton dengan total berat kendaraan maksimal 12ton serta pemberlakuan jam operasional truk angkutan batu bara menjadi pukul 18.00-06.00 WIB. Program ini menjadi kebijakan jangka pendek sebelum dioperasikannya jalan khusus angkutan batu bara.

c. Identifikasi tujuan dan sasaran kebijakan

Identifikasi tujuan dan sasaran kebijakan operasional truk *overloading* adalah untuk mengurangi tingkat kerusakan jalan, kemacetan, polusi udara dan kecelakaan pada jam-jam sibuk.

d. Konsekuensi kebijakan

Konsekuensi dari kebijakan operasional truk *overloading* adalah Pemerintah Provinsi Jambi memerlukan personil ekstra dari kepolisian dan dinas terkait untuk melakukan pemantauan dan penindakan tegas terhadap pelanggaran kebijakan.

e. Pemantauan dan evaluasi hasil kebijakan

Pemantauan dan evaluasi hasil kebijakan operasional truk *overloading* terdapat beberapa permasalahan. Penolakan berupa unjuk rasa dari para sopir truk yang merasa bahwa pendapatan mereka menurun akibat pengurangan jumlah muatan dan tidak berkurangnya besar setoran kepada pihak pemilik truk. Permasalahan baru yang terjadi yaitu munculnya parkir-parkir truk di bahu jalan karena para sopir truk menunggu dibukanya jam operasi. Kondisi ini dikarenakan kurangnya kantong parkir akibat tidak diperhitungkannya pada perencanaan strategis transportasi Provinsi Jambi. Selain itu, permasalahan lalu lintas pada malam hari akibat penetapan jam operasional truk batu bara. Para sopir truk mulai beroperasi pada jam yang sama sehingga konvoi truk dengan jumlah yang lebih besar terlihat ketika jam operasi dibuka. Waktu tempuh pengguna jalan lain pada malam hari menjadi lebih lama dikarenakan sebagian besar truk batu bara beroperasi pada waktu yang bersamaan.

f. Merumuskan alternatif kebijakan baru dan merekomendasikan arah tindakan pemecahan masalah

Perumusan beberapa alternatif kebijakan baru untuk mengatasi truk *overloading*, yaitu: (1) memfasilitasi pemilik kendaraan dan sopir truk dalam penentuan jumlah setoran yang sesuai dengan perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK), agar kesejahteraan sopir truk angkutan batu bara dapat terpenuhi, (2) menyediakan dan menambah jumlah kantong parkir agar dapat mengurangi truk angkutan batu bara yang parkir di sepanjang bahu jalan, dan (3) meningkatkan kapasitas ruas jalan yang menjadi rute angkutan batu bara sesuai dengan standar pelayanan minimal jalan arteri primer agar tingkat pelayanan jalan pada jam operasi angkutan batu bara dapat tetap terjaga.

4. KESIMPULAN

Dampak sosial dan ekonomi bagi masyarakat dan pengguna jalan dengan diberlakukannya SE Gubernur Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021. Dampak sosial berupa terjadinya pemogokan dan unjuk rasa sopir truk batu bara dan pemberitaan di sejumlah media masa. Selain itu penetapan kebijakan jam operasional antara 18.00-06.00 WIB juga menjadi masalah baru karena para sopir yang telah mengisi muatan truknya dan memarkirkan kendaraan di bahu jalan menunggu hingga jam operasi diberlakukan. Namun berkontribusi positif bagi masyarakat di sekitar jalan dengan diberlakukannya edaran tersebut berupa dampak lalu lintas tidak menimbulkan gangguan pada pemberlakuan jam operasional. Tetapi pada malam hari berdampak pada waktu tempuh pengguna jalan lain menjadi lebih lama. Dampak ekonomi timbul berupa kerugian yang dialami sopir truk angkutan batu bara berupa penurunan penghasilan para sopir truk ditambah dengan adanya pungutan liar di beberapa ruas jalan.

Faktor-faktor pendukung dan penghambat baik dari internal maupun eksternal dengan diberlakukannya SE Gubernur Jambi No.1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 perlu diperhatikan untuk

pengambilan kebijakan yang tepat. Adapun rekomendasi pengambilan kebijakan yang dapat diberikan, yaitu (1) Pemda Provinsi Jambi wajib melakukan perencanaan operasi angkutan batu bara untuk memfasilitasi pemilik kendaraan dan sopir truk dalam penentuan jumlah setoran yang sesuai dengan perhitungan Biaya Operasi Kendaraan, (2) Pemda Provinsi Jambi wajib mengkaji, menyediakan dan menambah jumlah kantong parkir agar dapat mengurangi truk angkutan batu bara yang parkir di sepanjang bahu jalan, dan (3) Pemda Provinsi Jambi perlu mengkaji peningkatan kapasitas ruas jalan yang menjadi rute angkutan batu bara sesuai dengan standar pelayanan minimal jalan arteri primer agar tingkat pelayanan jalan pada jam operasi angkutan batu bara dapat tetap terjaga.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] G. I. Simanjuntak, A. Pramusetyo dan B. Riyanto, "Analisis Pengaruh Muatan Berlebih (Overloading) Terhadap Kinerja Jalan Dan Umur Rencana Perkerasan Lentur (Studi Kasus Ruas Jalan Pringsurat, Ambarawa-Magelang)," *Jurnal Karya Teknik Sipil*, vol. 3, no. 3, pp. 539-551, 2014.
- [2] I. Novela, R. dan S. , "Pengaruh Muatan Berlebih Kendaraan (Overload) terhadap Konstruksi Perkerasan Jalan Raya Pada Ruas Jalan Mahir-Mahar Kota Palangka Raya," *Serambi Engineering*, vol. VII, no. 4, pp. 3901-3907, 2022.
- [3] A. Subhan, "Jejaring Kebijakan Pengangkutan Batu Bara Di Provinsi Jambi Ditinjau Dari Perspektif Good Governance," *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, vol. 1, no. 1, pp. 86-104, 2015.
- [4] Gubernur Provinsi Jambi, "Nomor 13 Tahun 2012 mengenai Pengaturan Pengangkutan Batu Bara Dalam Provinsi Jambi," Peraturan Daerah , Jambi, 2012.
- [5] Gubernur Provinsi Jambi, "1448/SE/DISHUB-3.1/XII/2021 Tentang Penggunaan Jalan Publik Untuk Angkutan Batu Bara Antar Kabupaten/Kota Dalam Provinsi Jambi," Surat Edaran, Jambi, 2021.
- [6] M. Widyoko, "TribunJambi.com," 13 12 2021. [Online]. Available: <https://jambi.tribunnews.com/2021/12/13/sopir-truk-batu-bara-lancarkan-aksi-demo-di-kantor-gubernur-jambi>.
- [7] Maleong dan J. Lexy, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosda Karya, 2006.
- [8] Wahab dan A. Solichin, *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Edisi Kedua, Jakarta: Bumi Aksara, 2005.
- [9] Dunn dan N. William, *Analisa Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Gajah Mada University Press, 1999.
- [10] Presiden Republik Indonesia, "No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan," Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, Jakarta, 2006.
- [11] Kementerian Pekerjaan Umum, "No.19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis jalan Dan Kriteria Perencanaan Teknis Jalan," Peraturan Menteri, Jakarta, 2011.
- [12] P. W. Nariendra dan W. Santosa, "Penghematan Biaya Pengguna Jalan Pada Rencana Peningkatan Kapasitas Jalan," *Jurnal Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia*, vol. 8, no. 2, p. 149–158, 2022.
- [13] Dinas Perhubungan Provinsi Jambi, "Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil)," Pemerintah Provinsi Jambi, Jambi, 2018.
- [14] Gubernur Provinsi Jambi, "No. 10 Tahun 2013 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jambi Tahun 2013-2033," Pemerintah Provinsi Jambi, Jambi, 2013.