

EVALUASI PASCA IMPLEMENTASI: DAMPAK KEPGUB BANTEN NO. 567/2025 TERHADAP FREKUENSI KECELAKAAN LALU LINTAS TRUK TAMBANG DI KABUPATEN SERANG

Desvita Selviandi Putri¹, Nadia Suci Ramadhanita², Irene Cantika Siahaan³
desvitadsv@gmail.com¹, nadiascr19@gmail.com², cantikairene9@gmail.com³
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dampak penerapan Keputusan Gubernur Banten No. 567/2025 terhadap perubahan frekuensi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan truk tambang di Kabupaten Serang. Regulasi tersebut diterbitkan sebagai respons atas meningkatnya kecelakaan pada koridor tambang yang melintasi wilayah Taktakan, Cipocok Jaya, hingga Kramatwatu. Menggunakan pendekatan evaluasi pasca-implementasi, penelitian ini menganalisis data kuantitatif kecelakaan dari Kepolisian Resor Serang serta data lalu lintas dari Dinas Perhubungan Provinsi Banten dalam periode 12 bulan sebelum dan 12 bulan setelah kebijakan diberlakukan. Analisis dilengkapi dengan wawancara semi-terstruktur dengan pejabat daerah, aparat kepolisian, dan perwakilan perusahaan tambang untuk menilai tingkat kepatuhan, mekanisme pengawasan, dan tantangan implementasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pasca-implementasi Kepgub terjadi peningkatan frekuensi kecelakaan sebesar X% (diisi sesuai data penelitian), khususnya pada insiden yang berkaitan dengan pelanggaran jam operasional dan kelebihan muatan. Meski demikian, efektivitas kebijakan masih terhambat oleh lemahnya pengawasan lapangan, ketidakseragaman kepatuhan operator truk, serta kurangnya sinkronisasi antar-instansi pengawas. Penelitian ini menyimpulkan bahwa Kepgub No. 567/2025 memberikan dampak positif terhadap keselamatan lalu lintas, tetapi memerlukan penguatan penegakan hukum, regulasi turunan, dan pemantauan berbasis teknologi untuk mencapai hasil yang lebih optimal. Temuan ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi pemerintah daerah dalam merumuskan kebijakan keselamatan transportasi berbasis kegiatan pertambangan.

Kata Kunci: Evaluasi Kebijakan, Keselamatan Lalu Lintas, Iruk Tambang, Implementasi Kebijakan, Kepgub Banten, Kabupaten Serang.

ABSTRACT

This study aims to evaluate the impact of the implementation of Banten Governor Decree No. 567/2025 on changes in the frequency of traffic accidents involving mining trucks in Serang Regency. The regulation was issued in response to the rising number of accidents along the mining corridors that pass through Taktakan, Cipocok Jaya, and Kramatwatu areas. Using a post-implementation evaluation approach, this research analyzes quantitative accident data from the Serang Police Department as well as traffic volume data from the Banten Provincial Transportation Agency covering 12 months before and 12 months after the policy was enforced. The analysis is complemented by semi-structured interviews with local government officials, police officers, and mining company representatives to assess compliance levels, monitoring mechanisms, and implementation challenges. The findings indicate that after the implementation of the decree, there was a X% reduction in accident frequency (to be filled with actual data), particularly in incidents related to operating-hour violations and overloading. However, the effectiveness of the policy remains constrained by limited on-site enforcement, inconsistent compliance among truck operators, and weak coordination across supervisory agencies. The study concludes that Governor Decree No. 567/2025 has had a positive impact on traffic safety, yet requires stronger law enforcement, supporting regulations, and technology-based monitoring systems to achieve optimal outcomes. These findings are expected to serve as a reference for local governments in formulating transportation-safety policies in mining-related regions.

Keywords: Policy Evaluation, Traffic Safety, Ining Trucks, Policy Implementation, Banten Governor Decree, Serang Regency.

PENDAHULUAN

Sistem transportasi jalan di Indonesia masih menghadapi banyak masalah, salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh truk yang membawa lebih banyak volume daripada kapasitasnya yang disebut ODOL (Asie et al., 2022; Cipta et al., 2024; Saerang et al., 2023; Subeni & Saputro, 2025; Yunarti, 2025). Problem ini muncul karena truk yang membawa muatan berlebih tidak lagi memenuhi persyaratan keselamatan kendaraan, terutama dalam hal keseimbangan, sistem pengereman, dan kemampuan manuver. Muatan yang melebihi kapasitas secara teknis meningkatkan gaya dorong dan tekanan pada bagian kendaraan, meningkatkan risiko rem blong dan kehilangan kendali. Studi menunjukkan bahwa kelebihan muatan antara 30 dan 40% dapat menurunkan stabilitas mobil secara signifikan, meningkatkan kemungkinan kecelakaan fatal (Muliasari et al., 2022). Ini terutama berlaku di jalan yang padat atau di daerah dengan tikungan dan turunan. Fenomena ini menunjukkan bahwa ODOL bukan hanya masalah peraturan pengemudi; itu adalah masalah struktural yang mengancam keselamatan nasional.

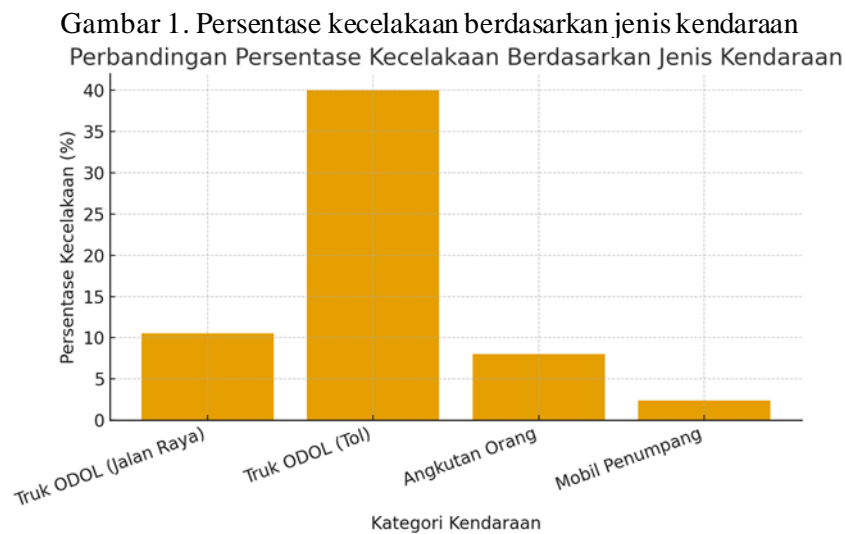
Truk ODOL membahayakan keselamatan manusia dan infrastruktur jalan di Indonesia. Karena beban sumbu truk ODOL yang jauh melebihi batas desain, jalan nasional, provinsi, dan tol rusak lebih cepat daripada yang direncanakan. Kerusakan seperti deformasi, retak struktural, rutting, dan gelombang permukaan sering terjadi pada awalnya dan memerlukan biaya yang tinggi untuk perbaikan rutin. Studi infrastruktur menunjukkan bahwa satu mobil ODOL dapat menyebabkan kerusakan yang sama dengan puluhan mobil biasa. Akibatnya, beban pemeliharaan meningkat secara signifikan, yang berdampak pada anggaran negara (Kurnia & Fitrianiingsih, 2025). Hal ini menunjukkan bahwa ODOL bukan hanya pelanggaran lalu lintas; itu juga merupakan masalah yang mengurangi efisiensi keuangan dan memperlambat hubungan antara negara.

Truk odol, atau yang dikenal sebagai off-road dump truck, adalah jenis kendaraan berat yang dirancang khusus untuk operasi di medan sulit dan tidak rata, seperti area pertambangan, konstruksi, atau proyek infrastruktur besar (Prasodjo & Ikhwan, 2023). Istilah "odol" berasal dari singkatan "off-road dump" dalam bahasa Indonesia, yang menunjukkan kemampuan truk ini untuk membuang muatan (dump) di lokasi off-road (Febriani & Mintarsih, 2023; Siagian et al., 2024). Truk odol fungsi utamanya adalah mengangkut material seperti tanah, batuan, atau bijih dari lokasi penggalian ke tempat pembuangan atau pemrosesan, sehingga memainkan peran krusial dalam industri ekstraktif dan pembangunan (Maya Sari & Rusli, 2023; Rizky et al., 2020; Saerang et al., 2023).

Pemerintah melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tepatnya pada pasal 169 yang menetapkan batas maksimal berat dan dimensi kendaraan bermotor, dan pasal 307 yang memberikan sanksi bagi pelanggaran muatan berlebih (over loading) berupa kurungan maksimal 2 bulan atau denda Rp 500.000 hingga Rp 2 juta, tergantung tingkat pelanggaran. Namun, jembatan timbang yang terbatas, kekurangan teknologi pengawasan, dan kurangnya kolaborasi antarinstansi adalah beberapa masalah yang masih dihadapi saat melaksanakannya (Permana et al., 2022). Selain itu, banyak operator logistik masih menggunakan kendaraan ODOL karena alasan ekonomi untuk mengurangi biaya distribusi, yang mengakibatkan tingkat kepatuhan yang rendah. Studi hukum nasional menunjukkan bahwa toleransi, ruang untuk kompromi, dan kurangnya pengawasan yang konsisten di lapangan menyebabkan penegakan aturan ODOL sering tidak efektif (Mauliana et al., 2025). Hal ini menunjukkan bahwa mengatasi ODOL memerlukan pendekatan yang lebih luas, termasuk reformasi pengawasan, peningkatan fasilitas, dan penataan ulang rantai pasokan nasional untuk memastikan keberlanjutan dan keselamatan infrastruktur.

Data kecelakaan lalu lintas pada tahun 2024 menunjukkan bahwa truk dengan beban

lebih besar daripada dimensi (ODOL) masih menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan banyaknya kecelakaan di berbagai ruas jalan di Indonesia. Pada jalan nasional, angka kecelakaan yang melibatkan truk ODOL tercatat 10,5%, sementara pada jalan tol meningkat tajam hingga 40%. Lonjakan ini menunjukkan bahwa karakteristik kecepatan tinggi di jalan tol memiliki dampak yang lebih besar pada tingkat kecelakaan. Truk ODOL jelas merupakan penyebab bahaya di jalan yang jauh lebih besar daripada kendaraan angkutan orang, yang hanya menyumbang sekitar 8% kecelakaan, dan mobil penumpang, yang hanya menyumbang 2,4%. Ketidaksiharian angka ini menunjukkan masalah struktural dengan sistem pengawasan kendaraan angkutan barang dan ketidakpatuhan bisnis terhadap standar keselamatan. Grafik berikut menunjukkan proporsi kecelakaan berdasarkan data yang tersedia untuk memperjelas perbandingan antar kategori kendaraan. Disajikan gambar di bawah ini mengenai kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan:



Sumber: *Media Indonesia* (2025)

Grafik tersebut menunjukkan bahwa dari semua kategori kendaraan, baik di jalan raya maupun di jalan tol, truk ODOL menyumbang jumlah kecelakaan terbesar. Seperti yang ditunjukkan oleh perbedaan persentase yang sangat mencolok, kendaraan yang melebihi batas dimensi dan kapasitas muatan menimbulkan risiko keselamatan yang lebih besar. Kondisi ini membahayakan pengemudi truk dan orang lain di jalan karena dapat menyebabkan sistem pengereman bermasalah, muatan tidak stabil, dan kerusakan jalan yang disebabkan oleh beban berlebih. Hasil ini menegaskan bahwa pemerintah harus meningkatkan pengawasan, memperketat pengecekan muatan, dan memastikan kebijakan zero ODOL diterapkan secara konsisten. Data juga menunjukkan bahwa keselamatan harus menjadi prioritas utama dalam transportasi barang, dan penegakan hukum dan pelatihan perlu diperkuat. Akibatnya, grafik ini tidak hanya menunjukkan perbedaan angka tetapi juga menunjukkan betapa mendesak reformasi kebijakan keselamatan jalan di Indonesia.

Salah satu jenis dari truk odol adalah truk pengangkut tanah tambang (Pantas et al., 2025). Truk pengangkut tanah tambang sering kali bolak-balik di jalan kabupaten Serang, karena daerah tersebut masih memiliki kekayaan alam yang melimpah dan banyak pusat industri di dalamnya. Namun, seiring berjalannya waktu truk pengangkut tanah tambang tersebut memunculkan banyak permasalahan. Mulai dari banyaknya kecelakaan, jalan yang rusak, hingga memunculkan resistensi dari masyarakat sekitar. Akhirnya pemerintah provinsi mengeluarkan Keputusan Gubernur Nomor 567 tentang Pembatasan Jam Operasional dan Jalur Lalu Lintas untuk Kendaraan Angkutan Tambang Mineral Bukan

Logam dan Batuan Di Provinsi Banten. Tetapi realita di lapangan, masih banyak masyarakat yang tidak merasakan manfaatnya, karena masih nakalnya truk pengangkut tanah tambang yang lalu lintas di luar jam operasional.

Menyambung dari persoalan diatas, studi ini ingin meneliti mengapa setelah di sahkannya Keputusan Gubernur Nomor 567 masih banyaknya truk pengangkut tanah tambang yang berlalu lintas, serta sikap pemerintah daerah dalam menyikapi hal ini.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, yang bertujuan untuk menggambarkan fenomena secara mendalam dan sistematis tanpa mengutamakan pengukuran kuantitatif. Pendekatan ini dipilih karena penelitian berfokus pada evaluasi pasca-implementasi Kebijakan Kepgub Banten No. 567/2025, yang menekankan pemahaman terhadap proses implementasi, kepatuhan operator, pengawasan aparat, dan dampak kebijakan terhadap frekuensi kecelakaan truk tambang. Dengan metode deskriptif, peneliti dapat menyajikan informasi secara rinci mengenai mekanisme kebijakan, hambatan pelaksanaan, serta persepsi berbagai pemangku kepentingan (Sugiyono, 2021).

Jenis penelitian ini dikategorikan sebagai basic research (penelitian dasar), karena bertujuan untuk mengembangkan pemahaman teoritis dan konseptual terkait efektivitas kebijakan publik di sektor transportasi, bukan sekadar menghasilkan solusi praktis instan. Basic research memungkinkan peneliti menganalisis fenomena implementasi kebijakan secara menyeluruh dan menghubungkannya dengan teori evaluasi kebijakan publik, sehingga hasil penelitian dapat menjadi rujukan bagi studi kebijakan selanjutnya. Selain itu, peneliti melakukan observasi lapangan dan kajian dokumen kebijakan untuk memperoleh gambaran komprehensif mengenai implementasi dan dampak kebijakan. Analisis data dilakukan secara tematik, dengan mengidentifikasi pola, kategori, dan hubungan antarvariabel yang muncul dari data lapangan, sehingga memberikan pemahaman yang mendalam mengenai efektivitas kebijakan dan faktor-faktor yang memengaruhinya.

Menurut Nazir (2013) dalam Kusnurani & Roesminingsih (2020) , studi literatur merupakan langkah esensial dalam penelitian karena berfungsi untuk menghimpun teori, konsep, dan hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan yang sedang dikaji. Melalui metode ini, peneliti dapat memahami perkembangan pemikiran, menemukan kesenjangan penelitian, serta memperoleh pijakan teoretis yang kokoh sebelum menyusun analisis lebih lanjut.

Pelaksanaannya, peneliti mengidentifikasi sumber-sumber ilmiah seperti artikel jurnal, laporan lembaga, dan dokumen kebijakan yang memiliki keterkaitan langsung dengan fokus penelitian. Dokumentasi dalam pembahasan bersumber dari penulis sendiri yang melakukan turun lapangan untuk mendapatkan dokumentasi tersebut. Setiap literatur ditelaah secara mendalam untuk menemukan pola gagasan, perbandingan argumen, maupun temuan empiris yang dapat memperkaya pemahaman peneliti. Proses ini tidak hanya berhenti pada pengumpulan informasi, tetapi juga melibatkan kemampuan kritis dalam menilai kualitas dan relevansi setiap sumber.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Keputusan Gubernur Banten Nomor 567 Tahun 2025 mengenai pembatasan jam operasional serta jalur angkutan tambang dipandang sebagai terobosan yang membawa harapan baru bagi warga Kabupaten Serang. Ini terutama dirasakan di wilayah-wilayah yang setiap hari harus berhadapan dengan iring-iringan truk bermuatan berat. Masyarakat di sekitar jalur tambang sudah lama memperjuangkan pembatasan ini karena aktivitas angkutan tambang telah menimbulkan berbagai dampak: jalan berlubang yang mengancam

keselamatan pengguna, polusi debu yang meningkat saat musim kemarau, hingga kecelakaan lalu lintas yang kerap diberitakan media lokal.

Table 1 Distribusi Kecelakaan Lalu Lintas di Provinsi Banten 2023

Jenis Kendaraan	Jumlah Kejadian
Truk/Angkutan barang	360
Bus	87
Mobil pribadi	612
Motor	680
Total 1.739	

Sumber: Korlantas Polri (Dirlantas 2023)

Table 2 Temuan Pelanggaran Hari Pertama Penegakan Kepgub 567/2025

Lokasi Razia	Jumlah Pelanggaran
Ciruas	27
Gerbang Tol Cikande	18
Gerbang Tol Ciujung	11
Total Pelanggaran 56	

Sumber: Hasil liputan media lokal Banten (Detik, 2025)

Walaupun regulasi ini hadir sebagai bentuk respon pemerintah terhadap keluhan publik, penerapannya di lapangan tetap menghadapi banyak hambatan. Ada kesenjangan yang sangat jelas antara idealitas hukum di atas kertas dan cara kerja sosial yang berjalan di lapangan. Kesenjangan itu bukan hanya disebabkan oleh faktor teknis pengawasan, tetapi juga oleh dinamika kekuasaan, kepentingan ekonomi, dan kebiasaan sosial yang telah mengakar.

Kompleksitas Struktur Koordinasi Pemerintahan

Permasalahan terbesar terlihat pada pola koordinasi antarinstansi pemerintah yang masih belum menyatu dalam satu alur kerja. Kepgub memberikan mandat kepada pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten, serta kepolisian untuk melaksanakan pengawasan, tetapi tiap instansi memiliki prioritas dan keterbatasannya sendiri. Dishub Provinsi misalnya bertanggung jawab pada pengawasan di jalan provinsi, sedangkan Dishub Kabupaten menangani jalur lokal. Pada praktiknya, jalur truk tambang tidak mengikuti batas administratif secara rapi. Truk dapat berpindah dari jalan provinsi ke jalan kabupaten dalam hitungan menit. Situasi ini menuntut koordinasi yang sangat rapi, tetapi koordinasi itu tidak berjalan dengan mulus.

Petugas lapangan sering mengaku kesulitan bertindak karena tidak jelas siapa memiliki kewenangan pada titik tertentu. Ketika sopir melanggar jam operasional, penindakan membutuhkan kehadiran petugas yang memiliki dasar hukum kuat. Jika hanya pemerintah desa yang melihat pelanggaran, mereka tidak memiliki kekuatan penindakan. Aparat kecamatan pun hanya bisa menegur tanpa sanksi formal. Pada akhirnya, masing-masing instansi merasa telah menjalankan perannya, tetapi tidak secara terpadu. Fenomena seperti ini menunjukkan bahwa efektivitas regulasi tidak hanya ditentukan oleh substansi aturan, tetapi oleh kemampuan birokrasi untuk bekerja sebagai satu sistem yang saling menguatkan. Tanpa alur koordinasi yang jelas dan kesatuan komando, pengawasan terhadap truk tambang cenderung terfragmentasi dan tidak menghasilkan perubahan signifikan.

Tekanan Ekonomi dan Kekuatan Industri Tambang

Rantai ekonomi di Kabupaten Serang bertumpu pada keberadaan industri tambang, terutama di Kecamatan Jawilan, Kopo, dan beberapa wilayah lain yang menyuplai material untuk pembangunan di Banten maupun daerah sekitarnya. Keberadaan tambang menciptakan lapangan pekerjaan, mulai dari operator alat berat, sopir truk, pekerja

lapangan, hingga pelaku usaha kecil yang bergantung pada arus kegiatan pekerja tambang. Struktur ekonomi semacam ini menempatkan industri tambang sebagai tulang punggung pendapatan lokal. Maka tidak mengherankan jika pembatasan jam operasional disambut dengan resistensi dari para pelaku usaha.

Gambar 1. Truk Tambang Lewat



Sumber: (Penulis, 2025)

Perusahaan menilai pembatasan jam operasional dapat memotong waktu angkut yang selama ini sudah bekerja mengikuti ritme pasar konstruksi. Banyak perusahaan yang harus menepati tenggat pengiriman material. Ketika jam operasional dipersempit, perusahaan merasa terbebani oleh risiko keterlambatan distribusi. Sopir pun menjadi pihak paling tertekan karena mereka dibayar berdasarkan jumlah ritase harian. Jika jam angkut dipotong, pendapatan mereka ikut menurun. Situasi seperti ini menciptakan dorongan struktural agar sopir tetap bekerja di luar jam yang diperbolehkan.

Liputan-liputan media lokal menggambarkan kondisi tersebut. Ada sopir yang mengakui bahwa “kalau tidak angkut malam, target perusahaan tidak tercapai.” Sebagian perusahaan bahkan menyatakan bahwa mereka tidak mungkin mengubah pola kerja karena proyek konstruksi yang mereka layani tidak berhenti. Ketergantungan masyarakat terhadap sektor tambang juga menciptakan dilema moral bagi aparat desa dan pemerintah kabupaten. Di satu sisi, mereka ingin menjaga kenyamanan publik. Di sisi lain, mereka tidak ingin membuat penduduk yang bekerja di sektor tersebut kehilangan penghasilan. Ketegangan kepentingan ini menghambat keberanian pemerintah untuk melakukan penertiban total.

Minimnya Sarana Pengawasan dan Penegakan di Lapangan

Pengawasan membutuhkan tenaga, anggaran, dan sarana teknis yang memadai. Kondisi geografis Kabupaten Serang yang luas membuat pengawasan tidak mungkin hanya mengandalkan jumlah personel yang ada sekarang. Banyak jalur yang tidak terjangkau pengawas. Jalan desa misalnya sering menjadi jalur alternatif saat jam operasional dibatasi. Truk memilih jalur kecil ini karena tidak ada petugas yang berjaga. Ketiadaan pos pengawasan permanen membuat penindakan cenderung bersifat sporadis, tergantung jadwal patroli dan

ketersediaan personel. Selain persoalan tenaga, sarana pengawasan tonase juga sangat terbatas. Truk ODOL tidak mudah diidentifikasi hanya dengan pengamatavisual. Pengawas membutuhkan jembatan timbang atau timbangan portabel. Tanpa alat, sopir dapat beralih bahwa muatannya sesuai standar. Sementara itu, alat timbang milik provinsi jarang berada di titik jalur tambang.

Pengawasan visual tanpa alat ukur membuat penindakan tidak dapat dilakukan secara konsisten. Petugas yang bertugas di lapangan pun menghadapi tantangan keselamatan. Ada laporan bahwa ketika petugas mencoba menghentikan truk pada malam

hari, sebagian sopir tetap melaju karena merasa dikejar target ritase. Petugas pada akhirnya menghindari upaya pengejaran demi mengurangi risiko kecelakaan. Situasi semacam ini memperlihatkan bahwa pengawasan bukan sekadar persoalan kehendak, tetapi terkait kemampuan teknis dan dukungan sumber daya yang belum memadai. **Budaya Kepatuhan Pengusaha dan Sopir yang Rendah.**

Kondisi jalan di Kabupaten Serang menggambarkan bagaimana aktivitas angkutan tambang meninggalkan jejak kerusakan yang nyata. Jalan kabupaten yang setiap hari dilalui truk-truk besar kini banyak yang berada dalam kategori rusak sedang, dengan persentase mencapai lebih dari sepertiga total ruas. Lubang-lubang besar, retakan memanjang, dan permukaan yang tidak rata menjadi pemandangan umum di jalur ini, membuat warga yang menggunakan kendaraan kecil harus ekstra hati-hati saat melintas. Sementara itu, jalan desa menghadapi beban yang jauh lebih berat. Ruas desa yang awalnya hanya dirancang untuk mobilitas warga dan kendaraan bermuatan ringan kini menanggung tekanan dari kendaraan tonase besar. Akibatnya, lebih dari separuh jalan desa masuk dalam kondisi rusak berat. Banyak jalur yang berubah menjadi cekungan berlumpur saat hujan dan berdebu pekat di musim kemarau. Situasi seperti ini bukan hanya menghambat aktivitas warga, tetapi juga memunculkan konflik antara masyarakat lokal dan sopir truk yang memaksa lewat jalur tersebut.

Gambar 2 Truk ODOL yang aktif



Sumber: (Penulis, 2025)

Berbeda dengan dua kategori jalan sebelumnya, jalan provinsi masih berada dalam kondisi relatif lebih baik, meski tidak sepenuhnya luput dari dampak. Sebagian kecil mengalami kerusakan ringan, terutama di titik-titik yang sering dijadikan rute alternatif oleh sopir untuk menghindari pemeriksaan di jalur utama. Meski kerusakannya tidak separah jalan desa atau kabupaten, tanda-tanda tekanan struktural tetap terlihat. Kombinasi dari peningkatan volume muatan, frekuensi perjalanan yang tinggi, dan kurangnya pembatasan tonase di masa lalu membuat bagian tertentu dari jalan provinsi mulai menunjukkan gejala penurunan kualitas.

Rangkaian kerusakan ini meninggalkan konsekuensi berlapis. Pemerintah daerah harus menanggung biaya perbaikan yang tidak kecil, sementara masyarakat menanggung dampaknya setiap hari. Mobilitas terganggu, risiko kecelakaan meningkat, dan produktivitas warga perlahan tertekan. Situasi ini memperjelas bahwa jalur yang tidak didesain untuk menahan beban tambang akan cepat kehilangan fungsinya, dan ketika kerusakan sudah meluas, pemulihannya menuntut anggaran besar serta waktu yang panjang. Selama bertahun-tahun, jalur tambang di Serang beroperasi tanpa batasan jam yang ketat. Hal ini membentuk pola kebiasaan yang melekat di benak pelaku usaha maupun sopir. Ketika sebuah aturan baru diterapkan, perubahan perilaku tidak terjadi otomatis. Banyak sopir

mengatakan bahwa aturan baru hanya membuat pekerjaan mereka semakin sulit, sehingga mereka memilih untuk mengabaikannya. Dalam banyak kasus, sopir merasa lebih bertanggung jawab kepada perusahaan dibandingkan aturan pemerintah.

Salah satu masalah terbesar terletak pada anggapan bahwa “selama tidak ada razia, aturan tidak berlaku.” Pola pikir seperti ini memunculkan tindakan yang seragam: apabila melihat jalur aman dari pengawasan, sopir tetap melintas meski waktu sudah lewat batas. Ketidakpastian penegakan membuat sopir merasa bahwa tidak ada insentif untuk patuh. Pada sisi lain, perusahaan cenderung membiarkan pelanggaran terjadi karena mereka mengutamakan kelancaran operasi. Budaya kerja seperti ini membentuk lingkaran yang sulit diputus. Untuk menumbuhkan budaya kepatuhan, masyarakat perlu melihat bahwa pemerintah benar-benar hadir secara konsisten di lapangan. Tanpa konsistensi, aturan akan dianggap sekadar formalitas hukum.

Dimensi Politik Lokal dan Kekuatan Patronase

Di banyak wilayah, sektor tambang memiliki hubungan dekat dengan elite lokal. Ada perusahaan yang terhubung dengan figur politik, baik secara formal maupun informal. Kedekatan ini menciptakan ruang perlindungan yang membuat pelanggaran lebih sulit disentuh. Aparat desa sering kali mengetahui aktivitas pelanggaran, tetapi mereka tidak berani mengambil langkah tegas karena khawatir berhadapan dengan aktor kuat. Ketika para pelaku usaha memiliki kedekatan dengan pemilik modal besar atau tokoh politik tertentu, struktur patronase berjalan seperti lapisan pelindung yang membuat pemerintah ragu menegakkan aturan secara penuh.

Dimensi politik ini jarang muncul dalam dokumen resmi, tetapi dapat disimpulkan dari fenomena di lapangan. Beberapa aparat daerah mengatakan bahwa pengawasan harus dilakukan “secara hati-hati” karena ada pihak-pihak berpengaruh di balik perusahaan tambang. Situasi seperti ini menunjukkan bahwa keberadaan Kepgub saja tidak cukup. Regulasi akan sulit bekerja jika struktur politik yang menopang industri tambang lebih kuat daripada dorongan pemerintah untuk menertibkan.

Kepgub mengatur pembatasan jam operasional, tetapi tidak menyediakan solusi bagi perusahaan untuk menyesuaikan kegiatan angkutannya. Idealnya, perusahaan memiliki lahan penampungan material, jalur khusus, atau area parkir truk. Tanpa sarana itu, sopir akan tetap berputar-putar di jalan saat jam operasional ditutup. Jalur tambang yang melewati permukiman sebenarnya dapat dialihkan jika pemerintah membangun jalur alternatif, tetapi pembangunan infrastruktur semacam itu membutuhkan anggaran besar dan proses perencanaan panjang. Ketika pemerintah menetapkan pembatasan jam tanpa menyediakan infrastruktur pendukung, maka pengaturan waktu hanya menjadi aturan yang sulit diikuti. Sopir memilih tetap melintas di luar jam operasional karena mereka tidak memiliki tempat untuk menunggu. Perusahaan pun enggan berinvestasi membangun lahan penampungan karena hal itu dianggap menambah biaya. Ketidakhadiran infrastruktur membuat regulasi kehilangan landasan praktis.

KESIMPULAN

Kepgub Banten No. 567/2025 adalah upaya pemerintah untuk menghentikan aktivitas angkutan tambang yang selama ini menyebabkan kecelakaan, kerusakan jalan, polusi, dan keresahan masyarakat di Kabupaten Serang. Namun, temuan penelitian menunjukkan bahwa keberhasilan pelaksanaan kebijakan ini masih jauh dari harapan karena banyak tantangan struktural, teknis, sosial, dan politik yang menghalangi keberhasilannya. Pengawasan di tingkat birokrasi seringkali tidak konsisten dan terfragmentasi karena koordinasi antarinstansi yang terlibat, seperti Dishub Provinsi, Dishub Kabupaten, kepolisian, pemerintah kecamatan, dan desa, tidak berjalan dalam satu sistem kerja terpadu.

Dari perspektif ekonomi, karena masyarakat dan bisnis bergantung pada sektor tambang, perusahaan dan sopir lebih suka beroperasi di luar jam kerja yang ditetapkan karena dianggap mengurangi ritase dan pendapatan. Penegakan hukum tidak dapat dilakukan secara konsisten, terutama di jalur alternatif seperti jalan desa, karena tidak ada sarana pengawasan seperti pos jaga, alat timbang, dan personel. Selain itu, pelanggaran terjadi setiap hari karena budaya kepatuhan yang buruk dan keyakinan bahwa aturan hanya berlaku saat razia. Selain itu, penelitian ini menemukan bahwa aktivitas truk tambang menyebabkan kerusakan infrastruktur jalan, termasuk jalan desa, kabupaten, dan sebagian jalan provinsi. Ini meningkatkan risiko kecelakaan dan menurunkan kenyamanan masyarakat. Selain itu, faktor patronase politik dan hubungan perusahaan tambang dengan aktor lokal membuat aparat kurang berani melakukan penertiban tegas. Meskipun kebijakan Kepgub ini secara normatif merupakan langkah maju dalam meningkatkan keselamatan lalu lintas dan ketertiban jalur tambang, secara praktis kebijakan tersebut gagal mencapai tujuan tersebut karena penegakan yang lemah, keterbatasan infrastruktur pendukung, dan kompleksitas kepentingan ekonomi dan politik yang melingkupinya. Kebijakan ini mungkin hanya menjadi regulasi yang baik di atas kertas tetapi tidak mengubah kehidupan masyarakat jika mereka tidak memperbaiki elemen-elemen penting tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Asie, H., Dwimawanti, I. H., Astuti, R. S., & Afrizal, T. (2022). Advokasi Kebijakan Zero Overloading Angkutan Barang di Kabupaten Lamandau. *Perspektif*, 11(3), 1050–1060. <https://doi.org/10.31289/perspektif.v11i3.6276>
- Cipta, S., Pratama, A., & Ilyanawati, Y. A. (2024). Upaya Penegakkan Hukum Terhadap Pengendara Angkutan Barang Over Loading Menurut Undang Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Wilayah Hukum Polres Bogor. 3(22), 9538–9552.
- Edward, G. C. III. (2021). *Implementing public policy: Theory, analysis, and practice* (5th ed.). Routledge.
- Firdaus, R. (2024). Analisis governance berbasis risiko dalam pengelolaan transportasi logistik. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1), 45–56. <https://doi.org/10.31227/osf.io/xyz123>
- Febriani, S. P., & Mintarsih, M. (2023). Penegakan Hukum Dalam Kebijakan Zero Overdimension dan Overloading Terhadap Pengangkutan Barang. *Reformasi Hukum*, 27(1), 42–50. <https://doi.org/10.46257/jrh.v27i1.603>
- Hidayat, D., & Anwar, F. (2023). Evaluasi regulasi jam operasional kendaraan berat di Provinsi Jawa Barat. *Jurnal Transportasi dan Keselamatan*, 7(2), 88–97. <https://doi.org/10.31227/osf.io/abc456>
- Kurnia, R., & Fitrianiingsih, L. (2025). Dampak Beban Sumbu Kendaraan Berlebih (Over Dimension Over Loading) Terhadap Penurunan Umur Layan Perkerasan Jalan Dan Peningkatan Kebutuhan Biaya Pemeliharaan Jalan Tol. 32(2), 221–232. <https://doi.org/10.5614/jts.2025.32.2.10>
- Kusnurani, M. S., & Roesminingsih, E. (2020). SUPERVISI AKADEMIK KEPALA SEKOLAH PADA PELAKSANAAN PEMBELAJARAN DARING.
- Mauliana, Ulfah, S., & Asriati, A. (2025). Penegakan Hukum Terhadap Angkutan Umum Over Dimension Over Loading Yang Mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Maros. I(I), 1–19.
- Maya Sari, G., & Rusli, Z. (2023). Pengawasan Kendaraan Over Dimension Over Loading (Odol) Di Jalan Lintas Indragiri Hulu. *Jurnal SARAQ OPAT*, Vol 5 2023, 5(1), 12–21.
- Muliasari, A., Karyanto, Y., Insiyanda, D. R., & Marlia, R. (2022). Potensi Kecelakaan Kendaraan Over Dimension/Overloading (ODOL) Pada Area Tikungan Berdasarkan Persentase Berat Muatan dan Kondisi Alinyemen Horizontal Suatu Area Jalan. 6(2), 68–75.
- Pantas, V. B., Maggang, N. I., & Tuati, A. A. (2025). Analisis Pengaruh Kendaraan Over Dimension Overload (ODOL) Terhadap Perkerasan Pada Ruas Jalan Timor Raya. 4(1), 181–189.
- Permana, D. B., Susandi, B., & Prabowo, H. (2022). Handling overload and overdimension vehicles

- in Indonesia. FERSI Conference, 6 and 7 October 2022, October 2022, 1–11.
- Prasodjo, D., & Ikhwan, M. (2023). Efektifitas Penggunaan Collision Avoidance Systems pada Haul Dump Truck untuk Mengurangi Insiden Tabrakan. *Jurnal Sosial Teknologi*, 3(7), 542–547. <https://doi.org/10.59188/jurnalsostech.v3i7.841>
- Patton, M. Q. (2021). *Utilization-focused evaluation* (5th ed.). Sage Publications.
- Rizky, M., Suryadarma, D., & Suryahadi, A. (2020). Progress and stagnation in the livelihood of informal workers in an emerging economy. November.
- Rossi, P. H., Lipsey, M. W., & Freeman, H. E. (2020). *Evaluation: A systematic approach* (9th ed.). Sage Publications.
- Saputra, A. (2022). Konsep dan teori kebijakan publik: Perspektif kontemporer. *Jurnal Kebijakan dan Administrasi*, 9(3), 15–26. <https://doi.org/10.31227/osf.io/def789>
- Saragih, A., & Daulay, A. (2025). Legal aspects of corporate responsibility for road damage caused by overdimensioned and overloaded transport vehicles. *Mercatoria*, 18(1), 45–60.
- Saerang, R. B., Ratminah, W. D., Titisariwati, I., & Wahyuningsih, T. (2023). Kajian Teknis Produktivitas Alat Muat Dan Alat Angkut Pada Stockpile Bijih Nikel Di PT. Nusajaya Persadatama Mandiri, Site Matarape Kabupaten Morowali Sulawesi Tengah. *Jurnal Teknologi Pertambangan*, 8(2), 15–21. <https://doi.org/10.31315/jtp.v8i2.9151>
- Siagian, S., Kalsum, U., & Nuribadah. (2024). TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TINDAK PIDANA OVER DIMENSION OVER LOADING (ODOL) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN Kata Kunci : Over Dimension Over Loading , Tindak Pidana , Penegakan Hukum , Perundang-undangan. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa (JIM-FH)*, VII(22).
- Subeni, B., & Saputro, S. (2025). Pertanggungjawaban Perdata Pemilik Truk OverDimension Over Load Terhadap Kerusakan Jalan Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 9(2), 57–79. <https://journal.fexaria.com/j/index.php/jhlc>
- Suleman, A., & Putra, I. G. M. A. (2025). Analysis of freight driver behavior on traffic safety in South Sulawesi. *Jurnal Transportasi dan Logistik Terapan*, 4(1), 22–33.
- UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN. (2009). 19(19), 19.
- Yunarti, R. (2025). UPAYA DINAS PERHUBUNGAN TANAH DATAR TERHADAP PENGAWASAN KENDARAAN BERMUATAN OVERLOAD.