SKRIPSI

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *ZERO OVER DIMENSI* DAN *OVER LOADING* (ODOL) UNTUK TRUK ANGKUTAN BARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA PONTIANAK

Program Studi Ilmu Administrasi Publik

Kajian Kebijakan Publik

Disusun Oleh:

Tia Fitriani
NIM. E1011191069

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

PONTIANAK

2023

SKRIPSI

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *ZERO OVER DIMENSI* DAN *OVER LOADING* (ODOL) UNTUK TRUK ANGKUTAN BARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA PONTIANAK

Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Sarjana S1

Program Studi Ilmu Administrasi Publik
Kajian Kebijakan Publik

Oleh :

Tia Fitriani
E1011191069

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS TANJUNGPURA

PONTIANAK

2023

HALAMAN PERSETUJUAN

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *ZERO OVER DIMENSI* DAN *OVERLOADING* (ODOL) UNTUK TRUK ANGKUTAN BARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA PONTIANAK

Tanggung Jawab Yuridis Pada :

Tia Fitriani
E1011191069

Disetujui Oleh :

Dosen Pembimbing Utama

Dr. Sri Maryuni, M.Si
NIP. 196503021990022001

Tanggal : 21-3-2023

Dosen Pembimbing Pendamping

Rasidar, S.E, M.Si
NIP. 196808252007012001

Tanggal : 29-3-2023

HALAMAN PENGESAHAN

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN *ZERO OVER DIMENSI* DAN *OVERLOADING* (ODOL) UNTUK TRUK ANGKUTAN BARANG OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA PONTIANAK

Oleh:

Tia Fitriani
Nim. E1011191069

Dipertahankan di :
Pada Hari/Tanggal : Rabu, 17 Mei 2023
Waktu : 09.00 WIB
Tempat : Ruang 5

Tim Penguji

Ketua	**Sekretaris**
Dr. Sri Maryuni, M.Si	Rasidar, S.E, M.Si
NIP. 196503021990022001	NIP. 196808252007012001

Penguji Utama	**Penguji Pendamping**
Dr. Azrita Mardhalena, M.Si	Dr. Pardi, M.AB
NIP. 196103031987102001	NIP. 19720952002121003

Disahkan Oleh:
Dekan FISIP UNTAN

Dr. Herlan, M.Si
NIP. 197205212006041001

ABSTRAK

Tia Fitriani : Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak.**SKRIPSI. Program Studi Ilmu Administrasi Publik. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura. Pontianak. 2023.**

Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak. Permasalahan mengenai masih banyak ditemukannya truk angkutan barang yang ODOL beroperasi di jalan raya menarik untuk diteliti karena lalu lintas angkutan barang yang ODOL menjadi penyebab berbagai macam masalah transportasi. Skripsi ini menggunakan teori Charles O Jones dalam proses implementasi yaitu : Organisasi, Interprestasi, dan Aplikasi dengan metode pendekatan kualitatif dan jenis penelitian deskriptif. Teknis pengumpulan data meliputi observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil penelitian ini menunjukan bahwa Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak dalam pelaksanaannya belum optimal, diantaranya lemahnya penegakan hukum oleh para pelaksana kebijakan yang masih bersikap subjektif dalam menindaki pelaku pelanggaran ODOL, kurangnya sumber daya manusia (SDM) sebagai pelaksana kebijakan, terbatasnya sumber daya keuangan sehingga fasilitas pendukung tidak terpenuhi, kurangnya sosialisasi oleh pelaksana kebijakan serta dukungan dari masyarakat. Saran untuk penelitian ini yaitu pelaksana kebijakan harus lebih meningkatkan ketegasan dalam menindaklanjuti pelanggaran ODOL, pelaksana kebijakan harus saling melakukan koordinasi yang baik dengan seluruh pihak yang terlibat, ketersediaan sarana dan prasarana juga perlu diperhatikan, menambah anggota ppersonil tim patroli dilapangan agar kinerjanya lebih optimal, serta mengadakan sosialisasi secara langsung maupun tidak langsung dengan rutin agar isi dan tujuan dari Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak dapat dipahami secara jelas oleh kelompok sasaran, demi keberhasilan dalam proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak.

Kata Kunci : Implementasi, Kebijakan, *Over Dimensi* dan *Over Loading.*

ABSTRAC

Tia Fitriani: The Implementation of Zero Overdimension and Overloading (ODOL) Policy for Trucks Transporting Goods by the Transportation Department of Pontianak City. **THESIS. Public Administration Study Program, Social and Political Sciences Faculty of Universitas Tanjungpura. Pontianak. 2023.**

This study aimed to describe and analyze the process of implementing the Zero Overdimension and Overloading (ODOL) policy for trucks transporting goods by the Transportation Department of Pontianak City. The issue in this study was the continued discovery of overloaded trucks operating on highways, which was intriguing for further investigation as the presence of overloaded freight transportation was a cause of various transportation issues. This study used Charles O. Jones' theory in its implementation, consisting of organization, interpretation, and application. This study also useda qualitative approach and a descriptive research design. The techniques of data collection were observation, interviews, and documentation. The results of this study showed that the implementation of the Zero Overdimension and Overloading (ODOL) policy for trucks transporting goods by the Transportation Department of Pontianak City was not running well because of several factors, among them the weak law enforcement by policy implementers who still displayed subjective behavior in dealing with offenders of overloaded vehicles, the lack of human resources as policy implementers, limited financial resources resulting in inadequate supporting facilities, insufficient socialization by policy implementers, and a lack of support from the community. Therefore, the researcher suggests that policy implementers must increase their firmness in following up on overloaded vehicle violations. They should also coordinate effectively with all parties involved. The availability of facilities and infrastructure needs to be taken into consideration. Additionally, increasing the number of personnel in the find patrol team would optimize their performance. Regular direct and indirect socialization efforts should be conducted to ensure that the content and objectives of the Implementation of the Zero Overdimension and Overloading Policy for trucks transporting goods by the Transportation Department of Pontianak City are clearly understood by the target groups. This is crucial for the success of the implementation process.

Keywords: Implementation, Policy, Overdimension and Overloading.

RINGKASAN SKRIPSI

Skripsi ini berjudul "Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak". Kebijakan *zero* ODOL adalah upaya dari pemerintah dalam menjaga keamanan, ketertiban dan ditujukan untuk mengurangi truk angkutan barang yang melebihi batas standar muatan yang telah ditentukan beroperasi secara bebas di jalan raya. Lalu lintas angkutan barang yang ODOL menjadi penyebab masalah transportasi karena dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, merusak infrastruktur jalan hingga merugikan negara. Kebijakan *zero* ODOL ini bertumpu pada PERMENHUB NO. 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Dijalan yang merupakan regulasi dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Penelitian ini difokuskan pada aspek proses yakni mengkaji "Proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak". Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah "Bagaimana proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak?". Dalam penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif yang bertujuan untuk memecahkan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan keadaan subjek dan objek penelitian (individu, lembaga, masyarakat dan lainnya) pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta yang tampak dilapangan.

Hasil penelitian ini terdiri dari 3 (tiga) aspek menggunakan teori Charles O Jones, yaitu : (1) Organisasi, bahwa sebagai pelaksana kebijakan Dinas Perhubunganlah yang menjadi *leading sector* serta penanggung jawab utama dalam rangka mendukung keamanan dan ketertiban lalu lintas di Kota Pontianak. Sinergiritas dan koordinasi antar implementor masih belum optimsl karena masih terbatasnya jumlah anggota tim patroli. Kemudian Standar Operasional dan Prosedur (SOP) mengenai kebijakan *zero* ODOL belum jelas atau belum adanya SOP khusus mengenai pelaksanaan kebijakan *zero* ODOL. (2) Interpretasi, mengenai pemahaman isi dan tujuan kebijakan *zero* ODOL, sebagai pelaksana kebijakan Dinas Perhubungan sudah memahami isi dan tujuan kebijakan tersebut, namun berbanding terbalik dengan masyarakat (*target group*) yang hanya sekedar tahu dan tidak memahami isi dan tujuan kebijakan, hal tersebut disebabkan oleh kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh pihak pelaksana kebijakan kepada kelompok sasaran. (3) Aplikasi, pelaksanaan Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak sudah berjalan sejak lama bahkan sebelum adanya regulasi kebijakan ODOL, namun dalam pelaksanaannya belum berjalan dengan optimal karena masih terdapat truk-truk angkutan barang yang ODOL beroperasi bebas dijalan raya.

Hal tersebut disebabkan karena masih lemahnya penerapan sanksi atau penegakan hukum oleh para pelaksana kebijakan, kurangnya sumber daya manusia (SDM) yaitu anggota tim patroli, serta kurangnya fasilitas dan peralatan teknis di

lapangan yang disebabkan oleh kurangnya dana anggaran, serta masih lemahnya penerapan sanksi oleh para oknum pelaksama kebijakan.

Saran untuk penelitian mengenai Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak adalah para pelaksana kebijakan harus meningkatkan sinergiritas antar aparat yang terlibat dan sebaiknya Dinas Perhubungan menambah sumber daya manusia (SDM) dengan meningkatkan jumlah personil anggota patroli agar kinerjanya lebih optimal dalam menindaklanjuti pelanggaran ODOL, kemudian Dinas Perhubungan Kota Pontianak juga harus lebih tegas dan tidak boleh subjektif dalam menindaki para pelanggar ODOL. Selain itu Dinas Perhubungan selaku pelaksana kebijakan perlu melakukan koordinasi dan sosialisasi secara langsung terkait pemahaman isi, tujuan dan mekanisme dari kebijakan *zero* ODOL agar informasi terkait kebijakan *zero* ODOL dapat tersampaikan dengan jelas kepada kelompok sasaran agar mendapatkan pemahaman yang selaras dan dukungan penuh dari masyarakat sehingga dalam pelaksanaan Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak dapat berjalan sesuai dengan tujuan yang hendak dicapai.

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Mahasiswa	: Tia Fitriani
Nomor Mahasiswa	: E1011191069
Program Studi	: Ilmu Administrasi Publik
Fakultas	: Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dengan ini saya menyatakan bahwa skripsi yang saya tulis merupakan hasil karya saya sendiri, bukan dibuat oleh orang lain dan belum pernah diajukan untuk memperoleh gelar sarjana di Program Studi, Fakultas atau Perguruan Tinggi yang lain dan sepanjang pengetahuan saya skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis sebagai acuan kutipan dalam skripsi ini dan telah saya sebutkan dalam daftar pustaka.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam keadaan sadar dan tanpa ada tekanan dari pihak manapun.

Pontianak, 8 Maret 2023
Yang menyatakan,



Tia Fitriani
E1011191069

HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

" Limitation is only in your mind. Don't worry Allah has perfect timing, never early, never late"

Skipsi ini dipersembahkan untuk :

Alhamdullilah, segala puji bagi Allah SWT. Dengan rahmat hidayah dan ridho-Nya atas dukungan serta doa dari orang tercinta skripsi ini dapat diselesaikan. Oleh karena itu, dengan rasa bangga dan syukur saya persembahkan kepada :

1. Allah SWT karena hanya atas izin dan karunianya maka skripsi ini dapat dibuat dan diselesaikan pada waktunya.
2. Kedua orangtua saya tercinta yaitu Ibu dan Bapak yang telah memberikan dukungan moril maupun materil serta doa yang tiada henti untuk kelancaran dan kesuksesan saya dalam penulisan skripsi ini.
3. Adik kandung saya, Edo Fadillah dan Nabila yang telah memberikan dukungan dan doa kepada saya selama proses penulisan skripsi ini.
4. Seluruh keluarga besar saya yang tiada hentinya memberikan semangat dukungan moril maupun materil.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada ALLAH SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik dan tepat waktunya.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak. Selanjutnya penulis menyadari akan kekurangan dari penulisan skripsi ini, karena hasil yang dicapai merupakan langkah awal dari suatu perjalanan panjang khasanah ilmu pengetahuan yang penulis dapatkan.

Keberhasilan dalam penulisan skripsi ini tidak terlepas dari berbagai pihak yang telah memberikan berbagai bantuan dan dorongan kepada penulis. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terimakasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Dr. Herlan, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak.
2. Dr. Sri Maryuni, M.Si selaku Pembimbing Utama dan Ibu Rasidar, S.E, M.Si selaku Pembimbing Pembantu yang telah memberikan kemudahan dan arahan, memotivasi serta bimbingan selama proses penulisan skripsi ini, baik secara metodologi penelitian serta literatur-literatur lain yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini.

3. Dr. Azrita Mardhalena, M.Si selaku Penguji Pertama dan Bapak Dr. Pardi, M.AB selaku Penguji Kedua yang telah banyak memberikan masukan guna kesempurnaan skripsi ini.
4. Dr. Erdi, M.Si selaku Ketua Prodi Ilmu Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak.
5. Dr. Pardi, M.AB selaku Dosen Pembimbing Akademik (PA) selama penulis menjalani perkuliahan di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak.
6. Pembantu Dekan, Bapak/Ibu Dosen, Staf Tata Usaha dan Akademik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura Pontianak yang telah banyak memberikan dukungan selama dalam perkuliahan.
7. Pemerintah di Dinas Perhubungan Kota Pontianak beserta seluruh Staf/Karyawan yang memberi kemudahan informasi dalam penyusunan skripsi ini.

Serta seluruh pihak yang telah memberi dukungan dan membantu penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi ini. Semoga segala kebaikan, bantuan dan dorongan yang telah diberikan kepada penulis mendapat balasan dari ALLAH SWT, dan dengan adanya skripsi ini diharapkan dapat memberi pengetahuan kepada para pembaca. Untuk itu, penulis mengharapkan segala kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan skripsi ini.

Pontianak, 8 Maret 2023

Tia Fitriani
E1011191069

DAFTAR ISI

ABSTRAK ..... **v**
RINGKASAN SKRIPSI ..... **vii**
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN ..... **x**
MOTTO DAN PERSEMBAHAN ..... **xi**
KATA PENGANTAR ..... **xii**
DAFTAR ISI ..... **xiv**
DAFTAR GAMBAR ..... **xvii**
DAFTAR TABEL ..... **xviii**

BAB I PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 17
1.3 Fokus Penelitian 18
1.4 Rumusan Masalah 18
1.5 Tujuan Penelitian 18
1.6 Manfaat Penelitian 19
1.6.1 Manfaat Teoritis 19
1.6.2 Manfaat Praktis 19

BAB II TINJAUAN PUSTAKA **20**
2.1 Kajian Pustaka 20
2.1.1 Kebijakan Publik 20
2.1.2 Implementasi Kebijakan 30
2.1.3 Model Implementasi 36
2.2 Transportasi 37
2.2.1 Angkutan Barang 39
2.2.2 Over Dimensi dan Over Loading 40
2.3 Hasil Penelitian Relevan 41
2.4 Kerangka Pikir Penelitian 43
2.5 Pertanyaan Penelitian 46

BAB III METODE PENELITIAN **47**
3.1 Jenis Penelitian 47
3.2 Langkah-langkah Penelitian 47
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian 49
3.3.1 Lokasi Penelitian 49
3.3.2 Waktu Penelitian 49
3.4 Subjek dan Objek Penelitian 50
3.4.1 Subjek Penelitian 50
3.4.2 Objek Penelitian 50
3.5 Teknik Pengumpulan Data 51
3.6 Instrumen Pengumpulan Data 52
3.7 Analisa Data 54
3.8 Keabsahan Data 55

BAB IV GAMBARAN LOKASI PENELITIAN..... 58
4.1 Gambaran Umum Kota Pontianak..... 58
4.1.1 Visi dan Misi Kota Pontianak..... 59
4.1.2 Keadaan Geografis..... 61
4.1.3 Keadaan Demografi..... 61
4.1.4 Perangkat Daerah..... 62
4.2 Dinas Perhubungan Kota Pontianak..... 63
4.2.1 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Pontianak..... 66
4.2.2 Struktur Organisasi..... 67
4.2.3 Tugas Pokok dan Fungsi..... 74

BAB V IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ZERO OVER DIMENSI 87
5.1 Deskripsi Hasil Penelitian..... 87
5.2 Organisasi..... 88
5.3 Interpretasi..... 95
5.4 Aplikasi..... 99

BAB VI PENUTUP..... 107
6.1 Kesimpulan..... 107
6.2 Saran..... 111
6.3 Keterbatasan Penelitian..... 112

DAFTAR PUSTAKA..... 113
LAMPIRAN..... 116

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Contoh Truk *Over Dimensi* 10
Gambar 1. 2 Contoh Truk *Over Loading* 10
Gambar 1. 3 Regulasi Penanganan ODOL 13

Gambar 2. 1 Proses Kebijkan Publik 30
Gambar 2. 2 Alur Pikir Penelitian 45

Gambar 4.1 Struktur Organisasi 73

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Batas Toleransi Jumlah Berat Angkutan Muatan Barang 4
Tabel 1.2 Jumlah Pelanggaran ODOL yang Terjaring Tahun 2021 6
Tabel 1.3 Data Laka Lantas Tahun 2021 8

Tabel 2.1 Komparasi Penelitian Terdahulu dan Kini 42

Tabel 3.1 Waktu Penelitian 63

Tabel 4.1 Kecamatan Kota Pontianak 73
Tabel 4.2 Perangkat Daerah Kota Pontianak 76
Tabel 4.3 Formasi Kepangkatan Pegawai 81
Tabel 4.4 Pegawai Dinas Perhubungan Berdasarkan Status Pegawai 82
Tabel 4.5 Pegawai Dinas Perhubungan Berdasarkan Tingkat Pendidikan 82
Tabel 4.6 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan 83

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Pedoman Wawancara 117
Lampiran 2. Daftar Nama Informan..... 119
Lampiran 3. Pedoman Observasi 120
Lampiran 4. Pedoman Cek Dokumentasi..... 121
Lampiran 5. Dokumentasi Wawancara 122
Lampiran 6. Peta Wilayah Kota Pontianak..... 126
Lampiran 7. Surat Tugas Penelitian..... 127

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Kalimantan Barat adalah salah satu provinsi di Indonesia dengan ibukota Pontianak. Kalimantan Barat adalah provinsi bagian terbesar keempat setelah Papua, Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah dengan luas wilayah 147.307,00 km^2 atau 7.53% dari luas Indonesia (Wikipedia). Dengan menjadi ibukota provinsi terbesar keempat Kota Pontianak menjadi pusat pertumbuhan pada bidang ekonomi dan industri. Kota Pontianak sebagai kota *sustainable* secara ekonomi, sosial, dan lingkungan tidak dapat menghindari lajunya pergerakan mayoritas penduduk yang serba membutuhkan transportasi sebagai mobilitas sosial dalam kebutuhan sehari-hari. Dengan tingkat kebutuhan masyarakat akan transportasi dan barang yang tinggi mengakibatkan jumlah daya angkut yang berlebihan dan tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan pemerintah.

Over dimensi adalah kondisi dimana dimensi kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik atau merupakan hasil modifikasi, sedangkan kendaraan *over loading* adalah kondisi dimana kendaraan mengangkut muatan yang melebihi batas beban yang ditetapkan (Asie Helani dkk. 2022, 1052). Angkutan barang yang *over dimensi* menyebabkan *overloading* yang mengakibatkan jalan mudah rusak dan membuat pemerintah harus mengeluarkan anggaran perbaikan secara berulang untuk biaya pemeliharaan jalan. Sekitar Rp. 43 triliun per tahun anggaran pemerintah telah digunakan untuk *overlay* jalan yang berlubang atau rusak yang

sebagian besar disebabkan oleh truk dengan muatan yang obesitas (Kementerian PUPR). Masalah transportasi atau perhubungan merupakan masalah yang selalu dihadapi oleh negara-negara berkembang maupun negara maju. Salah satu masalah yang dialami Indonesia saat ini adalah pelanggaran *over dimensi* dan *over loading.* Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam pembangunan bangsa dan memperlancar perekonomian serta menunjang kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah (Bunyamin Ijang dkk. 2015, 27).

Jalan raya atau jalan umum merupakan jalan yang menjadi prasarana angkutan darat utama bagi berbagai kendaraan bermotor, baik sebagai kendaraan pribadi, kendaraan angkutan umum, maupun kendaraan angkutan barang (Udiana I dkk. 2014, 14). Sebagai prasarana transportasi dalam menunjang kebutuhan dan mobilitas masyarakat yang vital tentu saja jalan raya harus memiliki standar keamanan dan infrastruktur yang baik. Jalan raya harus memberikan rasa aman bagi pengguna jalan dengan salah satunya yaitu upaya meminimalisir tingkat kecelakaan. Kecelakaan sering terjadi akibat pelanggaran lalu lintas oleh pengguna jalan, dalam hal ini salah satunya diakibatkan oleh pelanggaran truk angkutan barang yang *over dimension* dan *overloading* yang masih banyak ditemukan beroperasi bebas di jalan raya.

Lalu lintas angkutan barang yang ODOL menjadi penyebab masalah transportasi karena dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas, penggunaan ruang jalan yang lebih sehingga menyebabkan kendaraan lain sulit mengakses jalan, dapat menghambat laju kendaraan akibat beban yang dibawa melebihi kapasitas, belum lagi macet yang diakibatkan oleh aktivitas bongkar muat di bahu jalan, truk dengan

muatan yang berlebih dapat membahayakan pengguna jalan yang lain, berbahaya karena biasanya angkutan barang yang *over loading* akan mengalami kecepatan bertambah pada saat jalan menurun dan kecepatan akan berkurang saat jalan menanjak, membutuhkan jarak lebih jauh untuk pengereman, titik gravitasi mengalami elevasi sehingga cenderung kontrol dalam menyetir berkurang sehingga mudah terbalik.

Dalam Permenhub No. 60 Tahun 2019 pasal 7 ayat (1) menjelaskan dengan tegas mengenai angkutan barang *over dimensi* dan *over loading* (ODOL) yaitu " bahwa pemuatan barang umum dalam ruang muatan mobil barang harus memenuhi ketentuan standar muatan beban terdistribusi secara proposional pada sumbu kendaraan, tinggi dan lebar muatan umum tidak melebihi bak muatan mobil barang" dan ayat (2) "distribusi muatan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan muatan sumbu terberat untuk masing-masing sumbu, daya dukung jalan, dan jumlah berat yang diizinkan".

Dalam angkutan barang juga terdapat standar batas berat maksimum kendaraan (batas toleransi) yang diizinkan untuk melintas dijalan raya dan telah tertuang pada SE.02/AJ.108/DRJD/2008 Tentang Panduan Batasan Maksimum Perhitungan JBI (Jumlah Berat yang diIzinkan) dan JBKI (Jumlah Berat Kombinasi yang diIzinkan) untuk mobil barang, kendaraan khusus, kendaraan penarik, kereta tempelan/kereta gandengan. Berikut adalah batas toleransi besaran untuk angkutan kendaraan muatan barang yaitu :

Tabel 1.1
Batas Toleransi Jumlah Berat Angkutan Muatan Barang

Jenis Kendaraan	Jumlah Roda	Batas Berat Toleransi/Ton
Truk Ringan	4	10
Truk Besar	4	14
Truk Tariler Tronton	6	19
Truk Tariler Tronton	6	21
Truk Tariler Tronton	8	27
Truk Tariler Tronton	8	28
Truk Tariler Tronton	10	31
Truk Tariler	8	34
Truk Tariler	6	44
Truk Tariler	12	54
Truk Tariler	8	36

Sumber: Surat Edaran Dirjen Perhubungan Darat No. SE.02/AJ208/DRJD/2008

Dapat dilihat pada tabel diatas, bahwa semua jenis kendaraan angkutan barang dengan konfigurasi sumbu/ jumlah roda yang berbeda telah memiliki batas toleransi atau jumlah berat yang diiizinkan dalam beroperasi dijalan raya. Angkutan barang dengan muatan lebih dari 5% ditilang dan dilarang meneruskan perjalanan sebelum memindahkan kelebihan muatannya. Dalam surat edaran Direktur Jendral Perhubungan Darat No. SE.02/AJ208/DRJD/2008 juga telah menjelaskan peraturan mengenai standar truk angkutan barang dalam mengangkut bahan logistik sesuai dengan muatan dan jumlah berat yang telah diizinkan maupun berat kombinasi yang diizinkan sebagai upaya *preventif* atau tindak pencegahan untuk mengurangi adanya truk angkutan barang yang obesitas melintas bebas di jalan raya. Meskipun telah ada peraturan mengenai batas maksimum kendaraan muatan barang, namun masih saja terdapat pelanggaran ODOL. Hal tersebut dapat dibuktikan dengan data yang peneliti peroleh dari Dinas Perhubungan Kota

Pontianak sebagai instansi yang mengawasi sekaligus implementor kebijakan *over dimensi* dan *over loading* (ODOL), sepanjang tahun 2021 Dinas Perhubungan telah melakukan pengawasan dan beberapa penindakan terhadap pelanggaran ODOL. Berikut tabel jumlah pelanggaran angkutan barang pada tahun 2021 :

Tabel 1.2 Jumlah Pelanggaran yang Terjaring Tahun 2021

No.	Jenis Pelanggaran	2021												
		Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Juni	Jul	Agt	Sep	Okt	Nov	Des	Jumlah
1.	Tidak memenuhi persyaratan teknis. (Pasal 285).	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
2.	Memodifikasi kendaraan bermotor dan daya angkut berlebih (*overdimensi overloading*). (Pasal 307).	3	1	5	7	7	15	2	11	11	6	2	5	75
3.	Tidak dilengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala (KIR)/KIR mati (Pasal 288).	19	6	3	43	21	54	4	68	25	76	32	47	398
4.	Melanggar rambu, marka jalan dan lampu merah. (Pasal 287).	4	12	3	-	-	3	-	-	8	-	-	1	32
5.	Parkir, bongkar muat dan jam operasional. (Pasal 305).	34	25	28	85	27	38	13	26	9	38	19	10	352
6.	Angkutan barang tidak dilengkapi dokumen perjalanan. (Pasal 306).	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	2
7.	Tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan. (Pasal 301).	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
8.	Tidak laik jalan. (Pasal 286).	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
TOTAL		60	45	39	136	56	111	19	106	53	120	53	63	861

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Pontianak Tahun 2021

Dapat dilihat pada tabel diatas, bahwa sepanjang tahun 2021 terdapat berbagai macam pelanggaran lalu lintas angkutan jalan yang disebabkan oleh truk angkutan barang, mulai dari melanggar rambu, marka jalan, tidak memenuhi persyaratan teknis dalam berkendara, angkutan barang tidak dilengkapi dokumen perjalanan, parkir bongkar muat dan jam operasional yang tidak sesuai dengan peraturan yang berlaku, tidak melengkapi surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala (KIR)/KIR mati hingga merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri tidak memenuhi kewajiban tipe (*over dimensi*) dan tidak memenuhi ketentuan tata cara pemuatan dan daya angkut (*over loading*).

Pada tabel diatas juga tertera sepanjang tahun 2021 terdapat 75 kasus pelanggaran truk angkutan barang yang *over dimensi* dan *over loading* dimana pada pertengahan tahun yaitu pada bulan Juni, Agustus dan September jumlah kasus ODOL mengalami peningkatan dari bulan-bulan sebelumnya. Hal ini disebabkan kurangnya pemahaman serta kesadaran dari para pemilik perusahaan yang tidak ingin rugi karena harus membayar biaya operasional pengiriman barang dan dampak dari pandemi *Covid*-19 yang mengakibatkan kurangnya pengawasan lebih lanjut oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak.

Dampak ODOL selain membuat kerusakan jalan, juga membuat kerusakan infrastruktur lainnya seperti jembatan dan kerusakan kapal pada kasus penyeberangan. Kasus kecelakaan yang melibatkan truk ODOL sudah banyak terjadi bahkan tidak sedikit memakan korban jiwa dan kerugian materil. Masih

banyak ditemukannya pelanggaran truk angkutan barang yang *over dimensi* dan *over loading* beroperasi di jalan raya disebabkan oleh berbagai alasan seperti pelaku usaha melakukan *over dimensi* dan *over loding* karena terbatasnya modal transportasi pengangkutan barang, keterbatasan jumlah armada yang dimiliki perusahaan, biaya operasional yang tidak sebanding dengan penghasilan dengan alih-alih untuk efesiensi pengiriman logistik ketempat tujuan, serta tidak adanya SOP dari perusahaan itu sendiri.

Berdasarkan data dari KASAT LANTAS POLRESTA Pontianak Kota, di kota Pontianak sendiri sepanjang tahun 2022 tercatat sebanyak 281 jumlah kecelakaan lalu lintas, dan sebagian dari kecelakaan lalu lintas itu sendiri diakibatkan oleh truk muatan barang yang berlebih dan mengakibatkan banyak korban. Berikut tabel Jumlah Laka Lantas Truk Angkutan Barang :

Tabel 1.3
Data Laka Lantas Truk Angkutan Barang Tahun 2021

No.	Bulan	Jumlah
1.	Januari	5
2.	Februari	3
3.	Maret	5
4.	April	4
5.	Mei	-
6.	Juni	6
7.	Juli	2
8.	Agustus	5
9.	September	1
10.	Oktober	1
11.	November	1
12.	Desember	3
TOTAL		36

Sumber : Kasat Lantas Polresta Pontianak Kota Tahun 2021

Dapat dilihat dari tabel diatas, bahwa sepanjang tahun 2021 hampir setiap bulannya terjadi kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh truk angkutan barang, yang sebagian besarnya terjadi akibat truk dengan muatan barang yang berlebih atau ODOL. Peneliti telah melakukan observasi lapangan bersama intansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kota Pontianak dan Polantas Kota Pontianak yang tergabung, peneliti melakukan patroli lapangan seminggu dua kali selama sebulan. Dari hasil observasi lapangan yang telah peneliti lakukan, peneliti tertarik untuk meneliti dan menganalisis fenomena mengenai truk angkutan barang yang ODOL dengan melihat keadaan *rill* dilapangan bahwa masih banyak ditemukannya truk angkutan barang yang ODOL beroperasi secara bebas padahal telah ada Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) bahkan pemerintah telah mengeluarkan kebijakan khusus mengenai ODOL yaitu kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* untuk truk angkutan barang yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2019 yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan barang dengan kendaraan bermotor di jalan.

Peneliti menangkap adanya fenomena atau permasalahan terkait dengan implementasi kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* untuk truk angkutan barang dimana dalam penerapan kebijakan tersebut tidak relevan dengan kondisi yang terjadi dilapangan sehingga penelitian ini sangat penting dilakukan untuk mengkaji dan mendalami fenomena-fenomena yang terjadi mengenai proses implementasi kebijakan *zero over dimensi* dan *overloading* di Dinas Perhubungan Kota Pontianak dan intansi yang terkait. Adapun beberapa kondisi truk angkutan

barang *over dimensi* dan *over loading* yang telah peneliti kumpulkan terlihat seperti gambar dibawah ini :

Gambar 1.1
Truk *Over Dimensi*



Sumber: Facebook Dinas Perhubungan Kota Pontianak Tahun 2022

Gambar 1.2
Truk *Over Loading*



Sumber: Facebook Dinas Perhubungan Kota Pontianak Tahun 2022

Lalu lintas (*traffic*) dan angkutan jalan sebagai transportasi nasional harus dikembangkan sesuai perannya untuk menjaga keamanan, ketertiban dan kelancaran berlalu lintas. Dalam pengawasan dan pengamanan jalan jembatan timbang berperan penting dalam pengawasan kendaraan angkutan barang. Seperti yang tertera pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 169 ayat (1) dan (2), bahwa pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Untuk mengawasi pemenuhan terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan pengawasan muatan angkutan barang yaitu jembatan timbang.

Menurut regulasi dan dasar hukum kendaraan *over loading* termasuk ke dalam pelanggaran lalu lintas karena melanggar batas muatan kendaraan, sedangkan kendaraan *over dimensi* termasuk ke dalam tindak pidana karena dengan sengaja memproduksi kendaraan yang tidak sesuai dengan standar.

Dengan adanya masalah truk angkutan barang yang *over dimensi* dan *over loading* ini melatarbelakangi pemerintah untuk membuat kebijakan bebas kendaraan obesitas atau *zero over dimensi* dan *over* l*oading*. Kebijakan *zero* ODOL telah diluncurkan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) pada tahun 2017 dan pada tahun 2018 terjadi penundaan selama satu tahun karena pihak pengusaha meminta penundaan guna persiapan normalisasi truk-truk angkutan barang. Penindakan kepada pelanggaran truk *over dimensi* dan *over loading* mulai digencarkan pada tahun 2022 dan rencananya pada tahun 2023 Indonesia akan

bebas kendaraan angkutan barang yang ODOL. Kebijakan ini akan berlaku di pelabuhan laut maupun penyebrangan.

Kementerian perhubungan telah berusaha mempersempit ruang gerak pelaku kendaraan ODOL dengan mengeluarkan regulasi baru terkait *over dimensi* dan *over loading* (ODOL) pada angkutan barang sebagai upaya mengurangi tingkat kecelakaan, kemacetan dan kerusakan jalan raya. Regulasi kebijakan ini dibuat selaras dengan Permenhub No. 60 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan barang dengan kendaraan bermotor dijalan. Dalam Permenhub No. 60 Tahun 2019 pasal 7 ayat (1) menjelaskan dengan tegas " bahwa pemuatan barang umum dalam ruang muatan mobil barang harus memenuhi ketentuan standar muatan beban terdistribusi secara proposional pada sumbu kendaraan, tinggi dan lebar muatan umum tidak melebihi bak muatan mobil barang" dan ayat (2) "distribusi muatan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan muatan sumbu terberat untuk masing-masing sumbu, daya dukung jalan, dan jumlah berat yang diizinkan".

Selain Permenhub No. 60 Tahun 2019, kemudian diperkuat dengan berbagai peraturan lain mengenai aturan dan penanganan ODOL seperti PP No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Bermotor, PM No.33 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, PM No.133 Tahun 2020, Perdirjen KP 4413 Tahun 2020, Perda Provinsi Kalimantan Barat No.3 Tahun 2006 tentang Pengawasan dan Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Kalimantan Barat dan Perwa No.48 Tahun 2016 tentang Ketentuan Pengoperasian Kendaraan Bermotor Dalam

Wilayah Kota Pontianak, sebagai peraturan pelaksana UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ.

Gambar 1.3
Regulasi Penanganan ODOL



Sumber: Kementerian Perhubungan Darat Tahun 2022

Kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* bertujuan untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, mengurangi tingkat kecelakaan yang diakibatkan oleh ODOL, menormalisasi kendaraan ODOL, serta meingkatkan kepatuhan dan ketaatan para pengemudi kendaraan bermotor. Walaupun instrumen hukum dan undang-undang mengenai penanganan truk angkutan telah dimiliki, perangkat pendukung sudah ada, dan proses implementasi tata tertib lalu lintas telah dijalankan oleh Dinas Perhubungan kota Pontianak, namun dalam perjalanannya implementasi kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* belum berjalan optimal.

Berdasarkan observasi lapangan yang peneliti temui masih banyak ditemukannya truk ODOL yang beroperasi di jalan raya, dan berbagai hambatan seperti regulasi yang mengatur besaran sanksi masih dianggap ringan dibandingkan dengan keuntungan pelaku usaha, masih banyak ditemukannya pelaku usaha yang tidak taat hukum dan abaikan persyaratan teknis dan laik jalan hanya untuk meningkatkan *income* semata, penyedia jasa logistik saling bersaing dari segi ekonomi karena lebih banyak muatan yang dapat dibawa dengan melanggar kendaraan ODOL dinilai dapat meringkas waktu pengiriman yang jika dengan kendaraan non ODOL akan mengeluarkan biaya yang lebih mahal, hingga sopir truk yang tercekik biaya operasional pengiriman barang yang tinggi menjadi alasan mereka terpaksa menggunakan truk muatan barang yang melebihi batas ODOL demi mengurangi biaya operasional yang melambung tinggi.

Menurut Teori Charles O. Jones yang berhubungan dengan proses Implementasi, yaitu : Organisasi, Interpretasi dan Aplikasi, Permasalahan Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* di Kota Pontianak, pada tahapan organisasi yaitu Dinas Perhubungan sebagai pelaksana kebijakan telah membentuk organisasi tim pengawasan lapangan yaitu tim patroli Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) yang berfungsi mengawasi dan menertibkan lalu lintas kendaraan bermotor dalam wilayah kota Pontianak dan diperkuat dengan keputusan Wali Kota Pontianak Nomor 164/DISHUB/Tahun 2022 tentang Pembentukan Tim Pengawasan dan Penertiban Operasional Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Pontianak Tahun 2022. Namun dalam pelaksanaan kebijakan tersebut masih terdapat permasalahan yang ditemukan yaitu kurangnya

koordinasi dan komunikasi antar pelaksana kebijakan atau anggota tim saat berada dilapangan karena masih kurang nya sarana dan prasarana yang memadai, dan masih terbatasnya jumlah petugas dilapangan. Kemudian permasalahan lainnya adalah tidak adanya Standar Operasional Prosedur (SOP) yang jelas mengenai pelaksanaan kebijakan *zero* ODOL.

Dalam tahap interpretasi, pelaksana kebijakan yaitu Dinas Perhubungan Kota Pontianak telah mengetahui dan memahami apa yang menjadi arah, tujuan dan sasaran kebijakan *zero* ODOL, namun berbanding terbalik dengan para supir truk (*target group*) yang banyak belum mengetahui kebijakan zero ODOL ini, hal tersebut menjadi salah satu penyebab belum optimalnya implementasi kebijakan *zero* ODOL. Kemudian pada tahap aplikasi/penerapan implementasi kebijakan *zero* ODOL belum berjalan optimal karena masih banyak ditemukannya truk angkutan barang yang beroperasi dijalan raya yang disebabkan oleh lemahnya penerapan sanksi oleh para pelaksana kebijakan.

Pengenaan sanksi terhadap pelanggaran ODOL telah diatur jelas di dalam UU N0 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, yang mana penerapan sanksi terhadap pelanggaran *over dimension* diatur dalam pasal 277 UU LLAJ dan pelanggaran *over loading* diatur dalam pasal 307 UU LLAJ seperti penilangan, transfer muatan, hingga tidak diizinkannya kendaraan pelanggar meneruskan perjalanan. Selain itu sanksi administratif terhadap kendaraan ODOL dapat dikenai pembekuan buku uji kier hingga kendaraan ODOL tersebut dilakukan normalisasi ke dimensi semula sesuai ketentuan pemerintah. Pengemudi dan penyedia jasa

angkutan barang wajib mematuhi tata cara pemuatan, jasa angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Dalam UU tersebut telah dijelaskan peraturan-peraturan mutlak yang harus dipatuhi setiap pengendara angkutan dalam berlalu lintas. Pada pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 menyebutkan "bahwa setiap orang yang memasukan kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat (1) akan dipidana dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)".

Seharusnya implementasi kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* ini berjalan sesuai dengan prinsip dan tujuan awal yang hendak dicapai, mengingat bahwa dalam implementasi kebijakan adalah tahap yang krusial dalam proses kebijakan publik. Dinas Perhubungan sebagai pelaksana kebijakan harus lebih meningkatkan pengawasan terhadap truk ODOL dan perlu menekankan pemahaman kepada supir atau pelaku usaha agar dapat memahami bahwa ODOL adalah suatu kejahatan dalam lalu lintas. Padahal dengan adanya kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* diharapkan mampu menekan jumlah pelanggaran ODOL dan dapat diimplementasikan dengan optimal dalam hal mengurangi angka kecelakaan lalu lintas serta memberi rasa aman, nyaman dan tertib lalu lintas pada masyarakat.

Rendahnya kesadaran hukum oleh para oknum ODOL, lemahnya penegakan hukum dengan melihat kenyataan bahwa sampai sekarang masih ada supir truk angkutan barang yang melanggar ketentuan rambu lalu lintas mengenai larangan melintas di jalan dalam kota, sanksi yang diberikan hanya sanksi denda saja yang relatif ringan belum menimbulkan efek jera, serta lemahnya integritas dan keterbatasan jumlah petugas, sarana dan prasarana, adanya kekosongan pengawasan hingga lemahnya sistem administrasi menjadi hambatan dalam proses implementasi kebijakan ini sendiri.

Berdasarkan uraian tersebut, peneliti tertarik untuk meneliti terkait proses "Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* Terhadap Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak". Peneliti menganggap bahwa masalah truk angkutan barang yang ODOL merupakan salah satu kejahatan lalu lintas yang harus cepat diselesaikan oleh pemerintah.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, maka dapat diidentifikasikan masalah peneliti sebagai berikut:

1. Masih banyak ditemukannya truk angkutan barang yang *over dimensi* dan *over loading* beroperasi di Kota Pontianak.
2. Penerapan kebijakan *zero over dimensi* dan *over loading* untuk truk angkutan barang belum optimal.

3. Lemahnya penerapan sanksi untuk pelanggaran truk angkutan barang yang *over dimensi* dan *over loading*.

1.3 Fokus Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan diatas, maka fokus dalam penelitian ini adalah "Proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak".

1.4 Rumusan Masalah Penelitian

Berdasarkan uraian permasalahan yang telah dijelaskan sebelumnya, maka yang menjadi rumusan masalah dalam penelitian ini adalah "Bagaimana proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak?".

1.5 Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah yang diajukan diatas maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan Proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Untuk Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai nantinya dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.6.1 Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat yaitu:

a. Memberikan sumbangan pemikiran dalam proses Implementasi Kebijakan *Zero Over Dimensi* dan *Over Loading* (ODOL) Terhadap Truk Angkutan Barang Oleh Dinas Perhubungan Kota Pontianak.
b. Memberikan sumbangan ilmiah dalam kajian kebijakan publik terutama bagi Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
c. Sebagai pijakan dan referensi pada penelitian-penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan tindak pidana lalu lintas.

1.6.2 Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini dapat bermanfaat sebagai berikut :

a. Bagi penulis penelitian ini merupakan media untuk mengimplementasikan ilmu dan teori yang diperoleh selama mengikuti perkuliahan untuk memecahkan masalah-masalah yang terjadi dalam menjalankan tugas serta dapat menambah pengetahuan dan pengalaman terutama dalam bidang kajian kebijakan publik.
b. Bagi Pemerintah, penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan dalam meningkatkan kota yang tertib lalu lintas dan aman bagi seluruh masyarakat.