

## Agenda Setting Kebijakan Transportasi: Revisi Perda Nomor 19 Tahun 2014 Tentang Angkutan Tambang Dan Perkebunan Di Provinsi Lampung

Avisha Armasenita<sup>1</sup>, Noverman Duadji<sup>2</sup>, Ita Prihantika<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Universitas Lampung

Email: [armasenitaavisha@gmail.com](mailto:armasenitaavisha@gmail.com)

**Abstract.** *This study analyzes the agenda setting process in revising Regional Regulation No. 19 of 2014 in Lampung Province using Dunn's (2003) framework, which includes problem sensing, problem search, problem definition, and problem specification. The research employed a descriptive qualitative method with informants consisting of the Regional House of Representatives (DPRD), Transportation Agency, Public Works and Highways Agency, Environmental Agency, Plantation Agency, transportation organizations such as MTI and Organda, and community representatives. Findings indicate that Over Dimension Over Load (ODOL) trucks have become the central issue, causing severe road damage, high maintenance costs, increased accident risks, and disruption of public access. Weaknesses of the previous regulation lie in legal and implementation aspects, particularly the absence of effective sanctions and unfulfilled provisions on special roads and vehicle technical requirements. The problem specification stage produced a draft revision emphasizing stricter sanctions, weight limits, regulated distribution routes, and integrated supervision. The conclusion confirms ODOL as the strategic policy issue, directing the revision towards stronger legal norms, effective enforcement, and alignment with national regulations, especially Minister of Transportation Regulation No. 60 of 2019 on Zero ODOL.*

**Keywords:** *Problem Sensing, Problem Search, Problem Definition, Problem Specification.*

**Abstrak.** Penelitian ini menganalisis proses penetapan agenda dalam revisi Peraturan Daerah No. 19 Tahun 2014 di Provinsi Lampung dengan menggunakan kerangka kerja Dunn (2003), yang meliputi penginderaan masalah, pencarian masalah, definisi masalah, dan spesifikasi masalah. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dengan informan yang terdiri dari Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD), Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umum dan Jalan Raya, Badan Lingkungan Hidup, Dinas Perkebunan, organisasi transportasi seperti MTI dan Organda, dan perwakilan masyarakat. Temuan menunjukkan bahwa truk Over Dimension Over Load (ODOL) telah menjadi isu sentral, yang menyebabkan kerusakan jalan yang parah, biaya perawatan yang tinggi, peningkatan risiko kecelakaan, dan gangguan akses publik. Kelemahan peraturan sebelumnya terletak pada aspek hukum dan implementasi, terutama tidak adanya sanksi yang efektif dan ketentuan yang tidak terpenuhi pada jalan khusus dan persyaratan teknis kendaraan. Tahap spesifikasi masalah menghasilkan rancangan revisi yang menekankan sanksi yang lebih ketat, batas berat, rute distribusi yang diatur, dan pengawasan terpadu. Kesimpulan tersebut menegaskan ODOL sebagai isu kebijakan strategis, mengarahkan revisi menuju norma hukum yang lebih kuat, penegakan hukum yang efektif, dan keselarasan dengan regulasi nasional, khususnya Peraturan Menteri Perhubungan No. 60 Tahun 2019 tentang Zero ODOL.

**Kata Kunci:** Problem Sensing, Problem Search, Problem Definition, Problem Specification.

Received August 26, 2025; Revised 08 sept 2025; Accepted 24 Sept, 2025

\*-Avisha Armasenita, E-mail Address: [armasenitaavisha@gmail.com](mailto:armasenitaavisha@gmail.com)

## **PENDAHULUAN**

Permasalahan transportasi darat di Indonesia hingga kini masih menjadi perhatian serius, terutama akibat maraknya praktik kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) (Rozi, 2021). Fenomena ODOL tidak hanya menimbulkan beban berlebih pada infrastruktur jalan, tetapi juga berdampak pada meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas, kemacetan, dan terhambatnya akses masyarakat terhadap layanan publik (Toulwala & Hayon, 2025). Di Provinsi Lampung, persoalan ini semakin kompleks karena daerah ini berfungsi sebagai jalur transit strategis, khususnya untuk distribusi hasil tambang dan perkebunan dari Sumatera Selatan menuju Pulau Jawa. Posisi geografis tersebut menjadikan jalan provinsi di Lampung mengalami tekanan lalu lintas yang jauh melebihi kapasitasnya. Berdasarkan hasil pra-riset (4 Juli 2025), tingkat degradasi jalan di Lampung mencapai sekitar 4% per tahun, sementara kapasitas peningkatan jalan hanya sekitar 1,5% per tahun. Kondisi ini memperlihatkan adanya ketidakseimbangan antara kemampuan perbaikan infrastruktur dengan kerusakan yang ditimbulkan oleh kendaraan ODOL.

Upaya pengendalian sebenarnya telah diatur dalam Peraturan Daerah (Perda) No. 19 Tahun 2014 tentang Penggunaan Jalan Umum dan Jalan Khusus untuk Angkutan Hasil Tambang dan Hasil Perusahaan Perkebunan. Akan tetapi, implementasi perda tersebut tidak berjalan efektif. Pasal 3 ayat (2) yang mengatur kewajiban penyediaan jalan khusus tidak pernah terealisasi, Pasal 5 ayat (1) mengenai pemenuhan persyaratan teknis kendaraan tidak dijalankan secara konsisten, dan Pasal 9 ayat (1) tentang larangan kendaraan melampaui kelas jalan sering dilanggar. Hasil observasi dan wawancara di lapangan, seperti di wilayah Bypass Bandar Lampung, Simpang Neki (Way Kanan), dan jalur lintas Lampung Tengah, menunjukkan keluhan masyarakat terkait kerusakan jalan, polusi udara, kebisingan, serta meningkatnya risiko kecelakaan akibat kendaraan bertonase besar yang masih melintas di jalan umum.

Selain aspek teknis, kelemahan perda juga terlihat pada ketidaksinkronan dengan regulasi nasional. Permenhub No. 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan menetapkan kebijakan Zero ODOL yang mulai berlaku secara bertahap sejak 2021. Namun, Perda No. 19 Tahun 2014 belum mengakomodasi standar nasional tersebut, terutama terkait ketentuan jumlah berat yang diizinkan (JBI), mekanisme pengawasan terpadu, dan strategi penyediaan jalan khusus. Kesenjangan antara kebijakan daerah dan pusat ini memperkuat urgensi revisi perda agar lebih selaras dengan kebijakan nasional.

Pada kerangka teori agenda setting menurut Dunn (2003), suatu isu dapat masuk ke dalam agenda kebijakan melalui empat tahapan, yaitu problem sensing, problem search, problem definition, dan problem specification. Melalui keempat tahapan ini dapat dipahami bagaimana masalah ODOL di Lampung berkembang dari isu teknis transportasi menjadi masalah publik yang mendesak, hingga akhirnya diproses menjadi agenda revisi perda (Wahab, 2021). Misalnya, pada tahap problem sensing muncul keresahan masyarakat akibat kerusakan jalan dan meningkatnya angka kecelakaan; tahap problem search ditandai dengan pengumpulan data teknis oleh DPRD, Dinas Perhubungan, dan Bina Marga; tahap problem definition memperlihatkan perbedaan kepentingan antara efisiensi pengusaha dan beban pemerintah daerah; sementara tahap problem specification menghasilkan alternatif kebijakan berupa penegakan sanksi, pembatasan tonase, hingga wacana pembangunan jalan khusus.

Berdasarkan konteks tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis proses agenda setting dalam revisi Perda No. 19 Tahun 2014 di Provinsi Lampung dengan menekankan keterlibatan aktor-aktor kebijakan, dinamika antarinstansi, serta bagaimana hasilnya diarahkan pada penyusunan draft revisi perda yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat sekaligus selaras dengan regulasi nasional.

## **METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk menganalisis proses agenda setting revisi Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 di Provinsi Lampung. Pendekatan ini dipilih dengan pertimbangan bahwa penelitian bertujuan untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai peran aktor, dinamika perumusan isu strategis, serta arah kebijakan yang dihasilkan (Sugiyono, 2020). Informan ditentukan dengan teknik purposive sampling, yaitu pemilihan informan berdasarkan kriteria relevansi peran terhadap fokus penelitian.

Informan terdiri atas Anggota DPRD Provinsi Lampung Komisi IV, Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, pejabat Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi, pejabat Dinas Lingkungan Hidup, pejabat Dinas Perkebunan, perwakilan MTI dan Organda, serta masyarakat terdampak. Teknik pengumpulan data meliputi wawancara mendalam, observasi lapangan, dan dokumentasi berupa regulasi, notulensi rapat, laporan teknis, serta pemberitaan media. Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif Miles dan Huberman yang mencakup tiga tahapan, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan/verifikasi. Data hasil penelitian kemudian dianalisis dengan mengacu pada teori agenda setting Dunn (2003), yang meliputi empat tahapan: problem sensing, problem search, problem definition, dan problem specification.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

Lampung berkaitan dengan maraknya kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) yang masih beroperasi di jalan umum. Keberadaan ODOL berdampak serius pada infrastruktur daerah, khususnya jalan provinsi, yang mengalami tingkat degradasi sekitar 4% setiap tahun. Target peningkatan kualitas jalan yang hanya sebesar 15% per tahun tidak mampu menyeimbangi kerusakan tersebut. Berdasarkan data Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi (BMBK), lebih dari 60% ruas jalan provinsi menunjukkan penurunan kualitas akibat beban angkutan berat. Temuan DPRD Lampung turut menguatkan data ini, dengan mencatat bahwa truk kosong rata-rata memiliki bobot 15 ton, dan dapat mencapai 28–30 ton setelah bermuatan, padahal kapasitas maksimal jalan provinsi hanya 8 ton per sumbu. Kondisi ini tidak hanya menimbulkan kerusakan jalan, tetapi juga menyebabkan beban keuangan daerah meningkat karena biaya perbaikan infrastruktur yang mencapai triliunan rupiah per tahun.

Dampak ODOL juga dirasakan langsung oleh masyarakat. Hasil wawancara di wilayah Bypass Bandar Lampung, Simpang Neki (Way Kanan), dan Lampung Tengah menunjukkan meningkatnya kecelakaan lalu lintas akibat kerusakan jalan dan lalu lintas kendaraan bertonase besar. Selain itu, masyarakat mengeluhkan polusi udara, kebisingan, dan terganggunya mobilitas harian. Dari sisi regulasi, Perda No. 19 Tahun 2014 dianggap tidak efektif karena kelemahan dalam implementasi. Pasal 3 ayat (2) tentang kewajiban penyediaan jalan khusus tidak terealisasi, Pasal 5 ayat (1) mengenai persyaratan teknis kendaraan tidak dijalankan secara konsisten, dan Pasal 9 ayat (1) tentang larangan

melampaui kelas jalan sering diabaikan. Kondisi ini menegaskan bahwa perda lama tidak memiliki daya paksa yang cukup untuk menekan praktik ODOL.

Secara keseluruhan, temuan penelitian menegaskan bahwa isu ODOL di Lampung tidak hanya berkaitan dengan kerusakan jalan, melainkan juga menyangkut keselamatan publik, tingginya biaya transportasi, dan terbatasnya akses masyarakat terhadap layanan umum. Hal ini memperkuat urgensi revisi perda agar lebih responsif terhadap kebutuhan daerah sekaligus selaras dengan kebijakan nasional, khususnya Permenhub No. 60 Tahun 2019 tentang Zero ODOL.

### **Problem Sensing (Pengenalan Masalah)**

Tahap problem sensing merupakan langkah awal dalam agenda setting menurut Dunn (2003), yaitu ketika suatu kondisi yang sebelumnya dianggap wajar mulai dipersepsikan sebagai masalah publik yang mendesak untuk ditangani. Dalam konteks revisi Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 di Provinsi Lampung, isu kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) menjadi pemicu utama yang memunculkan kesadaran publik maupun pemerintah akan perlunya intervensi kebijakan. Hasil penelitian memperlihatkan sejumlah kondisi nyata sebagai berikut:

Masyarakat di Bypass Bandar Lampung, Simpang Neki (Way Kanan), dan Lampung Tengah secara konsisten menyampaikan keluhan mengenai jalan berlubang, polusi debu, kebisingan, serta terganggunya aktivitas harian akibat lalu lintas kendaraan tambang dan perkebunan. Kondisi ini semakin diperparah oleh kerusakan jalan yang telah berlangsung bertahun-tahun tanpa perbaikan memadai, sehingga memunculkan tekanan publik agar pemerintah segera bertindak.

- a DPRD Provinsi Lampung menegaskan bahwa tingkat degradasi jalan mencapai 4% per tahun, sementara target peningkatan jalan hanya sekitar 15% per tahun. Selain itu, mereka menemukan fakta bahwa kendaraan angkutan barang sering melebihi kapasitas teknis, misalnya truk kosong berbobot 15 ton yang dapat bertambah menjadi 28–30 ton setelah bermuatan, padahal daya dukung jalan provinsi hanya 8 ton per sumbu.
- b Fakta tersebut menunjukkan bahwa maraknya ODOL bukan sekadar pelanggaran teknis, melainkan masalah serius yang merugikan keselamatan masyarakat sekaligus membebani keuangan daerah karena biaya perbaikan infrastruktur jalan menelan anggaran dalam jumlah besar.
- c Ketidaksihinggaan antara ketentuan Perda No. 19 Tahun 2014 dengan realitas lapangan semakin memperkuat urgensi masalah. Pasal 3 ayat (2) tentang kewajiban pembangunan jalan khusus tidak pernah direalisasikan, Pasal 5 ayat (1) mengenai persyaratan teknis kendaraan tidak dipatuhi secara konsisten, dan Pasal 9 ayat (1) mengenai larangan melintasi jalan di luar kelasnya tidak ditegakkan. Kondisi ini menegaskan bahwa perda lama gagal melindungi kepentingan publik..

Temuan di atas sejalan dengan penjelasan Dunn (2003) bahwa problem sensing terjadi ketika suatu isu mulai dipersepsikan sebagai masalah publik. Penjelasan ini juga relevan dengan Wahab (2021) yang menekankan bahwa tekanan publik melalui keresahan masyarakat maupun sorotan media sering menjadi pemicu utama masuknya isu ke agenda kebijakan. Dengan demikian, isu ODOL telah dikenali secara luas oleh masyarakat maupun aktor kebijakan sebagai masalah strategis yang tidak hanya berkaitan

dengan kerusakan jalan, tetapi juga menyangkut keselamatan, mobilitas masyarakat, serta beban keuangan daerah.

### ***Problem Search (Pencarian Informasi dan Data)***

Tahap problem search menurut Dunn (2003) merupakan proses pencarian dan pengumpulan informasi yang relevan untuk memperkuat pengenalan masalah. Pada tahap ini, aktor kebijakan melakukan identifikasi fakta di lapangan, baik melalui data teknis, survei, maupun masukan masyarakat sehingga permasalahan dapat dipetakan secara lebih terukur. Dalam konteks revisi Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014, proses pencarian informasi masih berlangsung secara parsial dan sektoral. Setiap instansi teknis cenderung berfokus pada lingkup kewenangannya masing-masing tanpa adanya integrasi data lintas sektor. Hal ini menimbulkan kesenjangan informasi yang berpengaruh terhadap lambatnya proses perumusan kebijakan. Beberapa kondisi nyata yang berhasil diidentifikasi adalah sebagai berikut:

- a Dinas Perhubungan Provinsi Lampung telah melakukan pencatatan pelanggaran kendaraan angkutan barang, termasuk kendaraan ODOL, tetapi keterbatasan jumlah personel pengawas dan minimnya sarana uji kendaraan membuat data yang terkumpul tidak sepenuhnya representatif.
- b Secara teknis, jaringan jalan di Lampung terbagi ke dalam kelas I, II, dan III dengan beban maksimal 8 ton per sumbu. Fakta di lapangan menunjukkan banyak kendaraan yang melampaui batas tersebut. Misalnya, truk kosong memiliki bobot hingga 15 ton, dan saat bermuatan dapat mencapai 28–30 ton. Kondisi ini memperkuat bukti bahwa kerusakan jalan secara langsung disebabkan oleh aktivitas ODOL.
- c Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Lampung mencatat bahwa lebih dari 60% ruas jalan provinsi mengalami kerusakan serius akibat beban angkutan berlebih, dengan tingkat degradasi jalan mencapai sekitar 4% per tahun. Akan tetapi, data tersebut lebih sering digunakan untuk laporan teknis perawatan jalan, sehingga tidak terintegrasi dalam perumusan kebijakan transportasi yang komprehensif.
- d Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Lampung menemukan bahwa arus lalu lintas kendaraan berat menghasilkan polusi udara, debu, dan kebisingan yang sangat dirasakan masyarakat di wilayah padat aktivitas. Sayangnya, data ini belum dimanfaatkan secara optimal dalam dokumen perencanaan transportasi.
- e DPRD Provinsi Lampung turut melakukan kunjungan lapangan dan menegaskan fakta bahwa kapasitas jalan provinsi tidak sebanding dengan bobot kendaraan yang melintas. Hal ini memperkuat argumen bahwa Perda No. 19 Tahun 2014 tidak memiliki daya paksa dalam implementasi.
- f Masyarakat di Lampung Tengah dan Way Kanan melaporkan adanya kerusakan jalan, kecelakaan, serta terganggunya mobilitas akibat lalu lintas kendaraan berat. Namun, aduan masyarakat tersebut sering kali ditanggapi secara insidental dan tidak terdokumentasi secara sistematis, sehingga tidak berkontribusi signifikan dalam proses perumusan kebijakan.

Temuan ini memperlihatkan bahwa pada tahap problem search, data memang tersedia namun masih bersifat sektoral dan terfragmentasi. Kondisi tersebut sesuai dengan penjelasan Dunn (2003), di mana pencarian informasi idealnya dilakukan secara menyeluruh dan terintegrasi agar menghasilkan pemahaman komprehensif terhadap masalah.

Hasil penelitian ini juga sejalan dengan Toulwala & Hayon (2025) yang menegaskan bahwa agenda setting sering terhambat apabila data dikumpulkan secara parsial, karena informasi yang dihasilkan lebih banyak mencerminkan kepentingan sektoral dibandingkan gambaran menyeluruh. Oleh karena itu, tahap problem search dalam revisi Perda No. 19 Tahun 2014 belum sepenuhnya ideal, sebab masih terdapat keterbatasan dalam integrasi data lintas sektor untuk mendukung perumusan kebijakan berbasis bukti.

### **Problem Definition (Pendefinisian Masalah)**

Tahap problem definition menurut Dunn (2003) merupakan proses penafsiran dan penentuan masalah yang telah diidentifikasi agar dapat diposisikan sebagai isu kebijakan yang layak masuk agenda formal. Pada tahap ini, perbedaan perspektif antaraktor sangat memengaruhi arah kebijakan karena masalah dapat dipahami baik secara teknis maupun politis. Hasil penelitian di Provinsi Lampung memperlihatkan bahwa pendefinisian masalah terkait kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) masih bersifat sektoral dan dipengaruhi kepentingan masing-masing aktor. Beberapa kondisi nyata yang berhasil ditemukan adalah sebagai berikut:

- a Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Provinsi Lampung menilai inti persoalan terletak pada lemahnya aspek hukum dalam Perda No. 19 Tahun 2014. Ketiadaan sanksi tegas menyebabkan perda tidak memiliki daya paksa, sehingga revisi harus diarahkan pada penguatan norma hukum.
- b Dinas Perhubungan Provinsi Lampung mendefinisikan masalah dari sisi pengawasan operasional. Keterbatasan jumlah personel, minimnya sarana uji kendaraan, serta adanya tekanan dari pelaku usaha membuat pengendalian kendaraan ODOL sulit dilakukan.
- c Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Lampung menyoroti kerusakan jalan yang lebih dari 60% disebabkan oleh muatan berlebih. Oleh karena itu, masalah utama dianggap sebagai lemahnya pembatasan teknis terhadap jumlah berat kendaraan (JBI).
- d Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Lampung melihat masalah dari perspektif lingkungan. Lalu lintas kendaraan berat dianggap menyebabkan pencemaran udara, kebisingan, dan debu yang merugikan kesehatan masyarakat. Mereka menilai perda lama tidak mengakomodasi aspek perlindungan lingkungan.
- e Masyarakat di Lampung Tengah, Way Kanan, dan Kota Bandar Lampung mendefinisikan masalah secara lebih sederhana, yaitu jalan rusak, meningkatnya angka kecelakaan, polusi udara, kebisingan, serta terganggunya mobilitas harian.
- f Proses pembahasan revisi perda sempat mengalami kebuntuan (deadlock) karena adanya perbedaan pandangan teknis antara Dinas Perhubungan dan Dinas Bina Marga mengenai perhitungan berat sumbu kendaraan.
- g Terdapat dilema kebijakan: di satu sisi ODOL dianggap efisien dan menguntungkan bagi pelaku usaha karena biaya distribusi lebih murah, tetapi di sisi lain menimbulkan kerugian besar bagi pemerintah daerah yang harus menanggung biaya perbaikan jalan hingga triliunan rupiah

Pendefinisian masalah tersebut menunjukkan adanya tarik-menarik kepentingan antar lembaga. Menurut Dunn (2003), tahap problem definition tidak hanya bersifat teknis, melainkan juga politis

karena melibatkan persepsi dan kepentingan aktor. Temuan ini juga sejalan dengan Kingdon (1984) yang menyatakan bahwa masalah publik dipengaruhi oleh interpretasi dan dinamika politik para aktor yang terlibat.

Hasil penelitian ini relevan dengan Septiana et al. (2023) yang menegaskan bahwa dalam praktik kebijakan transportasi, definisi masalah sering kali bersifat sektoral dan parsial karena dipengaruhi oleh kepentingan lembaga. Oleh karena itu, proses pendefinisian masalah dalam revisi Perda No. 19 Tahun 2014 masih memerlukan forum deliberatif yang inklusif agar seluruh perspektif dapat dipadukan menjadi kerangka kebijakan yang komprehensif dan berorientasi pada kepentingan publik.

### ***Problem Specification (Spesifikasi Masalah)***

Tahap problem specification menurut Dunn (2003) adalah proses merumuskan masalah yang telah didefinisikan ke dalam bentuk formal dan teknis, sehingga dapat dijadikan dasar penyusunan kebijakan. Pada tahap ini, masalah dipersempit dan dijelaskan dalam bentuk operasional agar solusi kebijakan dapat dirumuskan secara lebih konkret. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tahap spesifikasi masalah dalam revisi Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 mulai menghasilkan beberapa rumusan teknis sebagai berikut:

- a DPRD Provinsi Lampung menekankan perlunya penambahan sanksi administratif dan denda yang lebih tegas, untuk menutupi kelemahan perda lama yang tidak memiliki daya paksa.
- b Dinas Perhubungan Provinsi Lampung mendorong pengaturan jalur distribusi kendaraan berat serta wacana pembangunan jalan khusus sebagaimana diamanatkan Pasal 3 ayat (2), yang sebelumnya tidak pernah terealisasi.
- c Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Lampung menegaskan perlunya penetapan batasan jumlah berat kendaraan (JBI) sesuai kelas jalan, dengan aturan teknis yang jelas mengenai jenis kendaraan yang dapat melintas di ruas tertentu.
- d Dinas Lingkungan Hidup Provinsi Lampung mengusulkan pembentukan tim pengawasan terpadu lintas instansi, termasuk aparat penegak hukum, untuk memperkuat koordinasi pengawasan serta melakukan pemantauan dampak lingkungan dari lalu lintas kendaraan berat.
- e Masyarakat menekankan bahwa regulasi baru tidak hanya membatasi kendaraan berat, tetapi juga harus menjamin perbaikan kualitas jalan, keselamatan, dan kenyamanan pengguna jalan.
- f Dinas Perhubungan juga menyoroti praktik distribusi hasil bumi di kawasan Indonesia Timur yang menggunakan jalur laut, sehingga kualitas jalan tetap terjaga. Usulan ini mengindikasikan perlunya diversifikasi moda transportasi sebagai alternatif kebijakan jangka panjang.

Temuan ini menunjukkan bahwa tahap problem specification mulai menghasilkan solusi teknis dalam draft revisi perda, seperti penegasan sanksi, pembatasan tonase, pengaturan jalur distribusi, dan penguatan koordinasi lintas instansi. Akan tetapi, hasil penelitian juga memperlihatkan bahwa spesifikasi masalah dalam revisi perda ini masih cenderung bersifat jangka pendek. Fokus kebijakan lebih menitikberatkan pada solusi administratif, tanpa adanya roadmap jangka panjang yang terintegrasi dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) atau strategi pembangunan infrastruktur daerah.

Kondisi tersebut sesuai dengan penjelasan Dunn (2003) bahwa problem specification seharusnya mampu merumuskan masalah ke dalam bentuk operasional yang dapat ditindaklanjuti secara strategis. Hal ini juga relevan dengan penelitian Billy (2023), yang menyatakan bahwa spesifikasi masalah dalam banyak kasus kebijakan publik sering kali berhenti pada solusi normatif dan administratif, tanpa diiringi visi jangka panjang. Dengan demikian, tahap problem specification dalam revisi Perda No. 19 Tahun 2014 memperlihatkan kemajuan dibandingkan tahap sebelumnya, namun belum sepenuhnya ideal karena belum disertai kerangka pembangunan lintas sektor dan keberlanjutan lingkungan.

Berdasarkan uraian keempat tahapan agenda setting menurut Dunn (2003), proses revisi Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 di Provinsi Lampung memang telah melalui alur problem sensing, problem search, problem definition, dan problem specification, tetapi pelaksanaannya belum sepenuhnya mencerminkan proses ideal. Pada tahap problem sensing, isu kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) telah dikenali sebagai masalah publik utama yang menimbulkan keresahan masyarakat, peningkatan angka kecelakaan, serta kerusakan jalan yang meluas. Tekanan publik bersama sorotan media dan temuan DPRD memperkuat urgensi revisi perda. Pada tahap problem search, berbagai instansi teknis seperti Dinas Perhubungan, Bina Marga, dan Dinas Lingkungan Hidup telah mengumpulkan data mengenai pelanggaran kendaraan, kerusakan jalan, dan dampak lingkungan. Namun, data tersebut masih bersifat sektoral dan terfragmentasi, sehingga belum membentuk basis informasi terpadu yang mendukung perumusan kebijakan berbasis bukti.

Pada tahap problem definition, terlihat adanya perbedaan penafsiran masalah di antara aktor kebijakan. DPRD menyoroti aspek hukum, Dinas Perhubungan pada kelemahan pengawasan, Bina Marga pada kerusakan jalan akibat tonase berlebih, Dinas Lingkungan Hidup pada pencemaran lingkungan, sementara masyarakat menuntut keselamatan dan kenyamanan. Perbedaan pandangan ini bahkan sempat menimbulkan kebuntuan (deadlock) dalam pembahasan revisi perda, terutama terkait perhitungan tonase kendaraan, serta memperlihatkan dilema antara efisiensi biaya distribusi bagi pelaku usaha dan beban biaya perbaikan jalan bagi pemerintah daerah.

Pada tahap problem specification, draft revisi perda mulai memuat sejumlah rumusan teknis seperti penguatan sanksi, pembatasan tonase, pengaturan jalur distribusi, usulan pembangunan jalan khusus, serta pembentukan tim pengawasan terpadu lintas instansi. Meski demikian, rumusan tersebut masih cenderung bersifat administratif dan jangka pendek, belum sepenuhnya terintegrasi dalam perencanaan pembangunan jangka menengah maupun kebijakan transportasi berkelanjutan.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menegaskan bahwa maraknya ODOL merupakan problem strategis yang perlu ditangani melalui revisi perda. Arah kebijakan ke depan tidak hanya menitikberatkan pada aspek teknis, tetapi juga harus selaras dengan kebijakan nasional dan terhubung dengan perencanaan pembangunan jangka panjang agar solusi yang dihasilkan lebih komprehensif dan berkelanjutan.

## **KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan bahwa proses agenda setting revisi Peraturan Daerah Nomor 19 Tahun 2014 di Provinsi Lampung menetapkan kendaraan Over Dimension Over Load (ODOL) sebagai isu strategis yang harus segera ditangani. Kelemahan perda lama terletak pada lemahnya implementasi Pasal 3 ayat (2), Pasal 5 ayat (1), dan Pasal 9 ayat (1), sehingga tidak mampu menekan praktik ODOL di lapangan. Melalui

empat tahapan agenda setting, lahir draft revisi perda yang menekankan penguatan norma hukum, penegakan sanksi yang lebih tegas, pembatasan tonase sesuai kelas jalan, pengaturan jalur distribusi kendaraan berat, pembentukan tim pengawasan terpadu, serta pemenuhan aspirasi masyarakat.

Sejalan dengan simpulan tersebut, disarankan agar Pemerintah Provinsi Lampung dan DPRD segera mempercepat penyelesaian revisi perda dengan memperkuat mekanisme pengawasan, memperjelas sanksi bagi pelanggar ODOL, serta mendorong pembangunan jalan khusus untuk angkutan tambang dan perkebunan. Partisipasi masyarakat, akademisi, dan organisasi transportasi juga perlu terus dilibatkan untuk memastikan kebijakan yang dihasilkan lebih responsif, adil, dan berkelanjutan.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Billy, F. H. (2023). *Agenda Setting Dalam Penataan Ruang Di Kota Padang (Studi Kebijakan Perda No. 4 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Padang Tahun 2010–2030)* (Doctoral Dissertation, Universitas Andalas). Universitas Andalas Institutional Repository.
- Dunn, W. N. (2003). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Kingdon, J. W. (1984). *Agendas, Alternatives, And Public Policies*. New York, NY: Harper/Collins.
- Pemerintah Provinsi Lampung. (2014). *Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 19 Tahun 2014 Tentang Penggunaan Jalan Umum Dan Jalan Khusus Untuk Angkutan Hasil Tambang Dan Hasil Perusahaan Perkebunan*.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan*.
- Rozi, S. (2021). Sanksi Terhadap Pelanggaran Transportasi Darat ODOL (Overdimension Overloading) Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. *Glosains: Jurnal Sains Global Indonesia*, 2(1), 13–21. <https://doi.org/10.59784/glosains.v2i1.11>
- Septiana, A. R., Bormasa, M. F., Alalsan, A., Mustanir, A., Wandan, H., Razak, M. R. R., ... & Seran, D. A. N. (2023). *Kebijakan Publik: Teori, Formulasi Dan Aplikasi*. Global Eksekutif Teknologi.
- Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Toulwala, R. B., & Hayon, D. R. (2025). Agenda Setting Pengelolaan Pariwisata Berbasis Kearifan Lokal Pasca Pembangunan Waduk Mbay Di Kabupaten Nagekeo. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 14(1), 54–67. <https://doi.org/10.23887/jish.v14i1.86092>
- Wahab, S. A. (2021). *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.