

Nama	: Ardiansyah Kurniawan
NPM	: 2526061016
Prodi	: Magister Ilmu Administrasi
Mata Kuliah	: Kebijakan Publik dan Aplikasinya

Jalan Berlubang dan Rusak di Kabupaten Lampung Timur: Strukturisasi Masalah, Analisis Dampak, Pemetaan Aktor, dan Rekomendasi Kebijakan Publik

1. Pendahuluan

Jalan kabupaten adalah prasarana yang menghubungkan desa, pasar, pusat layanan kesehatan, dan sekolah. Ketika permukaan jalan berlubang, retak, bergelombang, atau tergenang, maka waktu tempuh meningkat, keselamatan menurun, dan ongkos perjalanan bertambah. Penanganan yang berkelanjutan menuntut konsep manajemen aset jalan berbasis data dan keputusan berdasarkan biaya sepanjang umur layanan sehingga pemeliharaan dilakukan tepat waktu (World Bank, 2023; World Bank, n.d.). Di zona sekolah dan pasar, intervensi keselamatan seperti marka yang jelas, pembatas kecepatan, dan penerangan direkomendasikan untuk melindungi pengguna rentan (UNICEF Indonesia, 2025; Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024).

2. Gambaran Masalah

Kerusakan jalan muncul sebagai lubang dengan kedalaman beragam, retak yang saling terhubung, permukaan bergelombang, tepi perkerasan rontok, dan genangan berkepanjangan. Pada koridor produksi, beban kendaraan barang yang melebihi ketentuan mempercepat kerusakan perkerasan, sehingga tambal-sulam reaktif berumur pendek. Penegakan terhadap kendaraan bermuatan berlebih (ODOL) telah menjadi agenda kebijakan nasional beberapa tahun terakhir, termasuk dorongan penggunaan sistem penimbangan yang merekam data secara berkelanjutan (Kementerian Sekretariat Negara RI, 2020; ANTARA News, 2025; Pusat Penelitian DPR RI, 2025).

3. Strukturisasi Masalah

a. Gejala

Kondisi jalan di sejumlah segmen menunjukkan permukaan yang berlubang dan bergelombang, memperlihatkan degradasi struktural yang berkelanjutan. Pada musim hujan, genangan air kerap terjadi akibat saluran drainase yang dangkal atau tersumbat, sehingga air tidak segera terbuang dan memperparah kerusakan permukaan. Situasi ini berdampak langsung pada meningkatnya waktu tempuh serta frekuensi kerusakan kendaraan, terutama pada rute produksi dan akses layanan dasar. Di titik-titik rawan

terutama sekitar zona sekolah dan pasar kombinasi permukaan tidak rata, genangan, serta arus lalu lintas padat meningkatkan probabilitas kecelakaan yang melibatkan pengguna rentan seperti pejalan kaki dan pesepeda (UNICEF Indonesia, 2025)

b. Penyebab Langsung

Pola penanganan yang dominan masih berupa pemeliharaan reaktif jangka pendek yang berfokus pada tambal-sulam permukaan tanpa perbaikan struktur lapisan dan pembenahan sistem drainase, sehingga hasilnya bersifat sementara dan cepat kembali rusak (World Bank, 2023). Di sisi lain, lemahnya perawatan rutin terhadap saluran drainase menyebabkan air menggenang dan meresap ke lapisan bawah, melemahkan daya dukung perkerasan. Beban kendaraan barang yang melebihi ketentuan mempercepat timbulnya retak, gelombang, dan lubang, terutama pada koridor produksi yang dilewati angkutan hasil pertanian dan perikanan (Pusat Penelitian DPR RI, 2025). Selain itu, pemilihan bahan dan metode kerja yang tidak sepenuhnya sesuai dengan kondisi tanah setempat misalnya pada tanah dasar berdaya dukung rendah menjadikan hasil pekerjaan kurang tahan terhadap siklus beban dan iklim.

c. Akar penyebab

Di tingkat hulu, ketiadaan sistem manajemen aset jalan yang menghimpun data kondisi, inventaris, beban lalu lintas, dan prioritas berbasis manfaat serta biaya sepanjang umur layanan mengakibatkan keputusan pemeliharaan tidak konsisten dan sulit dievaluasi efektivitasnya (World Bank, n.d.). Pola alokasi anggaran juga cenderung memprioritaskan pembangunan baru dibanding pemeliharaan preventif, sehingga aset yang sudah ada cepat menurun kualitasnya dan menimbulkan kebutuhan rehabilitasi mahal di kemudian hari. Penegakan terhadap kendaraan bermuatan berlebih belum berjalan konsisten dan belum didukung teknologi penimbangan yang andal dan berkesinambungan, membuat tingkat kepatuhan tetap rendah (ANTARA News, 2025). Di samping itu, koordinasi lintas kewenangan pada koridor antarkabupaten dan antarsistem jalan belum optimal, memunculkan kesenjangan standar, keterlambatan penanganan, serta tumpang tindih prioritas.

d. Dampak

Rangkaian kondisi tersebut meningkatkan biaya perjalanan warga dan pelaku usaha, baik melalui konsumsi bahan bakar yang lebih besar maupun frekuensi perbaikan kendaraan yang tinggi. Keterlambatan dalam mengakses layanan kesehatan, pendidikan, dan distribusi bahan pokok menjadi lebih sering, menurunkan kualitas pelayanan publik dan kesejahteraan masyarakat. Pada titik-titik rawan, risiko kecelakaan meningkat, terutama bagi pengguna rentan, sehingga aspek keselamatan menjadi isu mendesak yang menuntut intervensi berbasis bukti (UNICEF

Indonesia, 2025; Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024). Dalam jangka menengah, ketidakpastian waktu tempuh menekan daya saing hasil pertanian, perikanan, serta usaha mikro kecil dan menengah, karena biaya logistik naik dan keandalan distribusi menurun.

4. Analisis sederhana

a. Perspektif Biaya Sepanjang Umur Layanan

Metode Tambal-sulam cepat tampak murah di awal namun berumur pendek jika drainase buruk dan lapisan dasar lemah. Sebaliknya, perkuatan lapis pondasi, penataan saluran, dan perlindungan tanah dasar memerlukan biaya awal lebih tinggi, tetapi menurunkan frekuensi kerusakan ulang. Pendekatan biaya sepanjang umur layanan menunjukkan belanja total dapat lebih rendah jika akar masalah diselesaikan (World Bank, 2023; World Bank, 2024).

b. Dampak pada Keselamatan

Lubang jalan menjadi titik kejutan bagi pengendara terutama pada malam hari dan saat hujan. Intervensi cepat berupa perataan lubang berbahaya, marka yang jelas, perangkat pembatas kecepatan, dan penerangan dapat menurunkan risiko sementara sembari menunggu perbaikan struktural (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024; UNICEF Indonesia, 2025).

c. Ketahanan terhadap Perubahan Iklim

Curah hujan tinggi memperpanjang genangan di segmen rendah. Oleh sebab itu, perbaikan tidak cukup pada pelapisan permukaan; perlu pendalaman atau pelebaran saluran, peninggian bahu, dan perlindungan tanah dasar agar umur layanan meningkat (World Bank, 2023).

5. Partisipan, Aktor, dan Institusi yang Berperan

Penanganan jalan berlubang yang komprehensif dan berkelanjutan membutuhkan kolaborasi sinergis dari berbagai aktor, mulai dari level nasional hingga komunitas. Pemerintah kabupaten dan provinsi berperan sebagai penanggung jawab utama dan koordinator, sementara unit teknis nasional seperti Direktorat Jenderal Bina Marga menyediakan standar dan pedoman teknis berdasarkan prinsip manajemen aset jalan. Di lapangan, Dinas Perhubungan dan Kepolisian mengatur lalu lintas selama perbaikan untuk menjamin keselamatan pengguna jalan, sementara Inspektorat dan pengawas independen memastikan akuntabilitas dan mutu pekerjaan. Partisipasi masyarakat digerakkan melalui Pemerintah Desa dan Badan Usaha Milik Desa (BUMDes), yang dapat mengelola perbaikan skala kecil dan pemberdayaan ekonomi lokal. Di sisi lain, pelaku usaha dan asosiasi logistik, sebagai pihak yang paling merasakan dampak kerusakan jalan, dapat berkontribusi melalui sikap *Corporate Social Responsibility* (CSR) atau kemitraan investasi. Terakhir, lembaga pendidikan dan kesehatan berperan dalam aspek pencegahan jangka panjang, melalui edukasi masyarakat tentang dampak jalan rusak terhadap

kesehatan dan kenyamanan, serta riset untuk inovasi material dan teknik perbaikan. Dengan peran yang saling melengkapi ini, penanganan jalan berlubang tidak hanya menjadi sekadar pekerjaan teknis, tetapi sebuah gerakan kolektif yang selaras dengan prinsip manajemen aset dan keselamatan jalan untuk menciptakan infrastruktur yang andal (World Bank, 2023; Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024).

6. Rekomendasi Kebijakan Publik

- a. **Sistem Manajemen Aset Jalan Berbasis Kondisi**
Membangun sistem yang merekam inventaris ruas, tingkat kerusakan permukaan, kondisi saluran, dan beban lalu lintas untuk menyusun prioritas berbasis manfaat sosial dan biaya sepanjang umur layanan (World Bank, 2023).
- b. **Pemeliharaan Rutin dan Berkala yang Disiplin**
Menetapkan kalender pemeliharaan rutin untuk pembersihan saluran, pemangkasan vegetasi, dan perawatan tepi perkerasan. Untuk segmen rusak sedang, lakukan pelapisan tipis yang didahului perbaikan retak dan tepi. Untuk segmen rusak berat, lakukan perbaikan struktural yang memperkuat lapisan dasar (World Bank, 2024).
- c. **Penanganan Drainase Yang Peka Terhadap Perubahan Iklim**
Perdalam dan lebarkan saluran pada segmen rendah, pasang struktur pembuang air, dan naikan elevasi bahu di lokasi genangan. Setiap paket pekerjaan menyertakan rencana perawatan saluran (World Bank, 2023).
- d. **Penegakan Muatan Kendaraan Barang**
Melaksanakan penegakan terukur pada koridor produksi dengan dukungan penimbangan yang merekam data berkelanjutan, disertai masa penyesuaian dan edukasi pelaku usaha (Kementerian Sekretariat Negara RI, 2020; ANTARA News, 2025; Pusat Penelitian DPR RI, 2025).
- e. **Kontrak Pemeliharaan Berbasis Kinerja Jangka Menengah**
Mengikat penyedia jasa melalui tolok ukur hasil seperti tingkat kekasaran permukaan yang dapat diterima, waktu tanggap perbaikan lubang, dan keberfungsian saluran; pembayaran dikaitkan dengan pencapaian mutu (World Bank, 2024; PIARC, n.d.).
- f. **Audit Keselamatan Jalan pada Titik Rawan**
Melaksanakan audit keselamatan di zona sekolah, pasar, dan fasilitas layanan publik. mewujudkan rekomendasi menjadi rambu, marka, perangkat pembatas kecepatan, penyeberangan jelas, dan penerangan memadai (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024; UNICEF Indonesia, 2025).
- g. **Transparansi, Partisipasi, dan Kanal Aduan Warga**

Bangun dasbor publik yang menampilkan peta kerusakan, jadwal pekerjaan, dan kemajuan penanganan. Kanal aduan terintegrasi mempercepat prioritas dan mengurangi potensi pungutan liar (World Bank, 2023).

7. Rincian Implementasi

- a. Tiga Bulan Pertama
 - 1) Pemetaan cepat lubang berbahaya dan genangan dengan perekaman video sederhana.
 - 2) Perataan darurat pada lubang yang mengancam keselamatan, terutama di zona sekolah dan pasar.
 - 3) Pembersihan dan normalisasi saluran pada segmen yang tergenang.
 - 4) Penetapan tolok ukur kinerja sementara seperti waktu tanggap perbaikan lubang kritis dan panjang saluran yang dinormalisasi.
- b. Empat hingga Dua Belas Bulan
 - 1) Pembangunan sistem manajemen aset jalan dengan data kondisi terperinci (World Bank, 2023).
 - 2) Paket pemeliharaan berkala pada koridor prioritas yang didahului perbaikan struktural setempat.
 - 3) Uji coba kontrak pemeliharaan berbasis kinerja untuk satu klaster ruas (World Bank, 2024).
 - 4) Operasi penegakan muatan kendaraan barang pada koridor produksi, disertai edukasi pelaku usaha (Pusat Penelitian DPR RI, 2025).
- c. Dua Belas Hingga Dua Puluh Empat Bulan
 - 1) Perluasan kontrak berbasis kinerja ke klaster ruas lain berdasarkan evaluasi (World Bank, 2024).
 - 2) Proyek drainase menyeluruh pada segmen rawan banjir dan genangan.
 - 3) Integrasi data kerusakan, penegakan muatan, dan keselamatan ke dalam dasbor publik untuk pengambilan keputusan yang lebih presisi (World Bank, 2023).

8. Indikator Kinerja Utama

Indikator penerapan kebijakan publik ini berhasil apabila:

1. Persentase panjang jalan kabupaten pada kondisi baik hingga sedang.
2. Penurunan jumlah lubang berbahaya pada koridor pemantauan.
3. Pengurangan waktu tempuh rata-rata pada koridor produksi menuju pasar.
4. Penurunan kejadian kecelakaan di titik rawan yang telah ditangani (UNICEF Indonesia, 2025).
5. Persentase saluran yang berfungsi baik pada musim hujan di segmen prioritas.
6. Penurunan pelanggaran muatan kendaraan barang pada koridor produksi (ANTARA News, 2025; Pusat Penelitian DPR RI, 2025).
7. Peningkatan tingkat kepuasan warga terhadap penanganan keluhan kerusakan jalan.

9. Penutup

Jalan berlubang dan rusak di Kabupaten Lampung Timur menuntut perubahan cara kerja dari tambal-sulam reaktif menjadi manajemen aset berbasis data, perbaikan struktural dan drainase, audit keselamatan, serta penegakan muatan yang transparan. Pendekatan yang dirancang dengan mengacu pada pedoman dan praktik baik internasional–nasional diharapkan menurunkan biaya total dan meningkatkan keselamatan pengguna jalan (World Bank, 2023, 2024; Direktorat Jenderal Bina Marga, 2024; UNICEF Indonesia, 2025).

Daftar Pustaka

- ANTARA News. (2025, July 18). Government's e-system to curb illegal levies, overloaded trucks. <https://en.antaranews.com/news/367257/governments-e-system-to-curb-illegal-levies-overloaded-trucks>
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2024). Pedoman audit keselamatan jalan. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. <https://binamarga.pu.go.id/index.php/nspk/detail/03pbm2024-pedoman-audit-keselamatan-jalan>
- Kementerian Sekretariat Negara Republik Indonesia. (2020). Pemerintah akan melarang kendaraan Over Dimension Overload (ODOL) pada 2023. <https://setkab.go.id/berlaku-penuh-awal-2023-pemerintah-larang-angkutan-mobil-barang-over-dimension-and-overload>
- PIARC – World Road Association. (n.d.). HDM-4 software: Primary tool for analysis, planning, management and appraisal of road maintenance and investment decisions. <https://www.piarc.org/en/PIARC-knowledge-base-Roads-and-Road-Transportation/Road-Safety-Sustainability/Road-Assets-Management/HDM-4-Software>
- Pusat Penelitian DPR RI. (2025). Penerapan kebijakan zero Over Dimension Over Load 2026. https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/isu_sepekan/Isu%20Sepekan---II-PUSLIT-Mei-2025-2426.pdf
- UNICEF Indonesia. (2025). Road safety strategy for children and adolescents in Indonesia: Policy brief. <https://www.unicef.org/indonesia/media/24116/file/road-safety-policy-brief.pdf>
- World Bank. (2023). Sustainability and institutionalization of the road asset management system. <https://www.worldbank.org/>
- World Bank. (2024). Highway Development and Management Model Four (HDM-4), Version 2.0. <https://www.worldbank.org/>
- World Bank. (n.d.). A guide to delivering good asset management in the road sector. World Bank Open Knowledge Repository. <https://openknowledge.worldbank.org/>