

Kebijakan Pemerintah dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Palembang

by Dilla Mardianty

Submission date: 25-Sep-2024 03:48PM (UTC+0700)

Submission ID: 2464996125

File name: DILLA_MARDIANTY,_SUNARTO_MEGANUGRAHA.doc (91K)

Word count: 4698

Character count: 33033

KEBIJAKAN PEMERINTAH DALAM PEMERATAAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KOTA PALEMBANG

Dilla Mardianty, Sunarto, Mega Nugraha,
Email: dillay6@gmail.com, sunarto@unitaspalembang.ac.id,
geganugraha@gmail.com

Abstract. Dila Mardianty, *Government Policy in Equitable Road Infrastructure Development in Palembang City. This study aims to describe and analyze Government Policy in Equitable Road Infrastructure Development in Palembang City. The research method used is qualitative with three methods of data collection, observation, interviews and documentation. The results of the study indicate that the Government's Policy in Equitable Road Infrastructure Development in Palembang City has not been implemented optimally, this is due to the lack of human resources, supporting facilities and budgets, as well as support from the land community and participating in maintaining roads that have been built or are in the development process. Supporting factors, namely the existence of good cooperation in the bureaucratic structure at the Public Works Service and also the support of related parties and the inhibiting factors, namely the lack of facilities, budget and number of human resources, as well as community support.*

Keywords: *Road Development Policy*

Abstrak. Dila Mardianty, *Kebijakan Pemerintah dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Palembang. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan dan menganalisis Kebijakan Pemerintah dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Palembang. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan tiga metode pengumpulan data, observasi, wawancara dan dokumentasi. Hasil kajian menunjukkan bahwa Kebijakan Pemerintah dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Palembang belum dilaksanakan secara optimal, hal ini dikarenakan kurangnya sumber daya manusia, fasilitas penunjang dan anggaran, serta dukungan dari masyarakat lahan dan ikut serta dalam pemeliharaan jalan yang telah dibangun atau sedang dalam proses pembangunan. Faktor pendukung, yakni adanya kerjasama yang baik dalam struktur birokrasi di Dinas Pekerjaan Umum dan juga dukungan pihak terkait dan faktor penghambat, yaitu kurangnya fasilitas, anggaran dan jumlah sumber daya manusia, serta dukungan masyarakat.*

Kata Kunci: *Kebijakan Pembangunan Jalan*

PENDAHULUAN

Di Indonesia, keselamatan jalan diatur oleh beberapa peraturan dan undang-undang yang berfokus pada pengelolaan dan peningkatan kualitas jalan serta keselamatan pengguna jalan. Peraturan-peraturan tersebut mencakup:

1. **Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan** – Mengatur tentang penyelenggaraan jalan sebagai bagian penting dari infrastruktur transportasi nasional dan menggarisbawahi tanggung jawab pemerintah dalam penyediaan jalan yang aman dan layak.
2. **Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan** – Menjelaskan lebih lanjut mengenai teknis dan administrasi pengelolaan jalan, termasuk standar keamanan dan perawatan jalan.
3. **Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan** – Mengatur aspek lalu lintas dan transportasi, termasuk keselamatan pengguna jalan dan tata kelola angkutan jalan.
4. **Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan** – Merupakan dokumen terbaru yang diluncurkan untuk mengarahkan kebijakan dan strategi keselamatan jalan secara nasional.

Direktorat Jenderal Bina Marga di bawah Kementerian Pekerjaan Umum bertanggung jawab atas pengelolaan jalan nasional. Instansi ini telah melaksanakan berbagai upaya untuk meningkatkan keselamatan jalan, termasuk pengembangan infrastruktur jalan yang lebih baik, penerapan standar keselamatan, dan peningkatan kualitas pengelolaan serta perawatan jalan. Upaya-upaya ini bertujuan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan keselamatan bagi seluruh pengguna jalan.

Era reformasi, demokratisasi, dan otonomi daerah di Indonesia telah membuka peluang yang lebih besar bagi daerah untuk berkembang dan memanfaatkan potensi lokal guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam konteks ini, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu kunci utama untuk mencapai kemajuan dan kesejahteraan daerah. Menurut Satria, dkk. (2011:232), "Pembangunan infrastruktur merupakan syarat perlu dalam pembangunan, tidak terkecuali pembangunan pertanian dan pedesaan."

Pernyataan ini menekankan bahwa tanpa adanya infrastruktur yang memadai, berbagai sektor, termasuk pertanian dan pedesaan, akan menghadapi tantangan yang signifikan. Infrastruktur yang baik tidak hanya mendukung aktivitas ekonomi tetapi juga memfasilitasi aksesibilitas, efisiensi, dan kesejahteraan sosial. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, daerah dapat lebih optimal dalam mengembangkan potensi wilayahnya dan pada akhirnya, memakmurkan masyarakatnya secara keseluruhan.

Pembangunan infrastruktur memainkan peran krusial dalam mempercepat proses pembangunan nasional dan merupakan salah satu faktor utama dalam mendorong pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur, seperti transportasi, telekomunikasi,

sanitasi, dan energi, berfungsi sebagai roda penggerak yang mendukung kelancaran dan perkembangan ekonomi suatu negara. Hamirul (2019) menjelaskan bahwa "Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu aspek penting dan vital untuk mempercepat proses pembangunan nasional. Infrastruktur juga memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi."

10 Dengan adanya infrastruktur yang memadai, berbagai sektor ekonomi dapat berkembang dengan lebih optimal. Infrastruktur yang baik memfasilitasi konektivitas, meningkatkan efisiensi operasional, dan mendukung aksesibilitas yang diperlukan untuk pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur tidak hanya menjadi fondasi bagi pertumbuhan ekonomi tetapi juga merupakan kunci untuk memacu pembangunan ekonomi yang berkelanjutan di masa depan

2 Salah satu konstruksi yang paling berpengaruh adalah pembangunan jalan nasional. Kemudahan akses yang ditimbulkan oleh ketersediaan jalan akan memberi dampak positif bagi kelangsungan transaksi perekonomian antar provinsi di Indonesia. Kualitas jalan yang baik memberikan keunggulan bagi sebuah negara maupun daerah untuk bersaing secara kompetitif dalam memasarkan hasil produknya, mengembangkan industrinya, mendistribusikan populasi serta meningkatkan pendapatan.

Adapun untuk kota Palembang sendiri yang fokusnya pada pembangunan jalan umum, tidak pada pembangunan jalan tol dan jalan lintas, karena itu dibawah wewenang pemerintah pusat dan provinsi, berikut data pembangunan jalan yang ada di kota Palembang dan memang dibawah kendali kota Palembang empat tahun terakhir.

Salah satu aspek yang paling signifikan dalam pembangunan infrastruktur adalah pembangunan jalan nasional. Ketersediaan dan kualitas jalan memiliki dampak besar terhadap perekonomian suatu negara, terutama dalam hal memfasilitasi transaksi antarprovinsi. Jalan yang baik tidak hanya meningkatkan aksesibilitas tetapi juga mendukung daya saing sebuah negara atau daerah dalam memasarkan produk, mengembangkan industri, mendistribusikan populasi, serta meningkatkan pendapatan.

Di kota Palembang, fokus pembangunan infrastruktur lebih terarah pada pembangunan jalan umum, bukan pada jalan tol atau jalan lintas, karena pengelolaan jalan tol dan lintas merupakan wewenang pemerintah pusat dan provinsi. Pembangunan jalan umum di Palembang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mendukung mobilitas dalam kota, yang berkontribusi pada kemajuan ekonomi lokal. Data pembangunan jalan di kota Palembang mencakup informasi mengenai proyek-proyek yang sedang berjalan, perbaikan, dan pengembangan infrastruktur jalan yang ada.

Namun, dalam pelaksanaan kebijakan pembangunan infrastruktur jalan, terdapat berbagai kendala yang perlu diatasi. Beberapa masalah utama yang dihadapi meliputi:

1. Pembebasan Lahan: Proses pembebasan lahan sering kali mengalami hambatan, baik dari segi negosiasi dengan pemilik lahan maupun administrasi yang rumit. Hal ini dapat memperlambat pelaksanaan proyek dan meningkatkan biaya.
2. Koordinasi yang Lemah: Koordinasi antara berbagai pihak terkait, seperti pemerintah daerah, instansi terkait, dan masyarakat, sering kali masih lemah. Ketidakharmonisan dalam komunikasi dan kerja sama dapat menghambat kemajuan proyek.
3. Sumber Daya Manusia: Keterbatasan dalam hal sumber daya manusia, baik dari segi keterampilan maupun jumlah, mempengaruhi kualitas dan efisiensi pelaksanaan pembangunan. Kurangnya pelatihan dan pengalaman dapat menjadi penghambat.
4. Proses Pelaksanaan yang Lama: Pelaksanaan proyek pembangunan sering kali memakan waktu yang lama, yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor seperti perizinan, cuaca, dan kompleksitas teknis.
5. Peralatan: Kendala terkait peralatan dan teknologi yang tidak memadai dapat menghambat proses konstruksi dan mengurangi efektivitas kerja.
6. Vandalisme: Kegiatan merusak jalan oleh masyarakat, seperti pencurian material atau kerusakan yang disengaja, juga menjadi masalah yang memperburuk kondisi jalan dan memperlambat proses perbaikan.

Mengatasi kendala-kendala ini memerlukan pendekatan yang holistik dan terintegrasi, melibatkan perencanaan yang matang, peningkatan koordinasi antar pihak, dan pengelolaan sumber daya yang efektif.

Dalam hal pembebasan lahan, seringkali proses pembangunan infrastruktur menghadapi masalah signifikan terkait tanah warga. Proses ini memerlukan waktu yang lama karena melibatkan negosiasi dan kesepakatan mengenai ganti rugi. Kendala ini dapat memperlambat pelaksanaan proyek dan menambah biaya.

Selanjutnya, koordinasi yang efektif juga merupakan tantangan besar. Pembangunan infrastruktur melibatkan berbagai pihak, seperti pemerintah, pengembang, dan masyarakat. Ketidakharmonisan dalam koordinasi dan penyesuaian antar pihak seringkali menyebabkan keterlambatan dalam pembuatan kesepakatan, yang berimplikasi pada waktu pelaksanaan proyek.

Terakhir, masalah vandalisme juga menjadi isu penting. Masyarakat terkadang tidak menjaga jalan yang telah dibangun dengan baik. Kebiasaan merusak jalan, baik melalui tindakan vandalisme atau kelalaian, dapat merusak infrastruktur yang telah diinvestasikan, menambah biaya pemeliharaan, dan mengurangi umur jalan. (Sukirman, 1992).

Berdasarkan permasalahan di atas yang memperlihatkan bahwa implementasi kebijakan yang berhubungan dengan infrastruktur yang tidak berjalan dengan sesuai harapan, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul

“Kebijakan Pemerintah Dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kota Palembang”.

LANDASAN TEORI

8

Menurut George C. Edward III, implementasi kebijakan merupakan tahapan dalam proses kebijakan yang berada di antara penyusunan kebijakan dan hasil atau konsekuensi dari kebijakan tersebut, baik dalam bentuk output maupun outcome. Implementasi bukan hanya sekadar penerapan kebijakan secara mekanis, melainkan proses yang dinamis dan kompleks, di mana keberhasilannya sangat dipengaruhi oleh berbagai faktor yang saling berkaitan. Faktor-faktor utama yang memengaruhi implementasi kebijakan, menurut Edward III, meliputi **komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi**. **Komunikasi** yang efektif diperlukan agar para pelaksana memahami tujuan dan isi kebijakan dengan jelas, sehingga dapat mengimplementasikannya sesuai harapan. **Sumber daya** yang mencakup dana, tenaga kerja, dan peralatan juga sangat penting untuk memastikan kebijakan dapat diterapkan secara optimal. **Disposisi**, atau sikap serta komitmen para pelaksana, memengaruhi sejauh mana kebijakan dilaksanakan dengan dedikasi. Sementara itu, **struktur birokrasi** mencakup pola dan prosedur administratif yang dapat memfasilitasi atau menghambat pelaksanaan kebijakan, tergantung pada tingkat efisiensi dan fleksibilitasnya.

Dengan demikian, keberhasilan implementasi kebijakan sangat bergantung pada interaksi yang harmonis antara keempat faktor ini. Ketika salah satu faktor tidak berjalan optimal, maka pelaksanaan kebijakan dapat terganggu, yang pada akhirnya memengaruhi hasil kebijakan tersebut. Selanjutnya keempat faktor dari fokus penelitian tersebut akan dijelaskan lebih lanjut sebagai berikut.

1. Komunikasi

Dalam penelitian ini, konsep komunikasi diartikan sebagai variabel yang harus dapat diukur atau memiliki variasi nilai tertentu untuk memenuhi kriteria penelitian. Konsep ini dipahami sebagai **tingkat komunikasi** dalam konteks organisasi. Menurut Robbins (1996), dalam sebuah organisasi kelompok, komunikasi merupakan proses pemindahan makna di antara para anggotanya. Proses ini tidak hanya melibatkan pengiriman pesan atau informasi, tetapi juga pemahaman makna yang sama oleh semua anggota organisasi. Komunikasi dalam organisasi mencakup dua aspek penting: **pentransferan makna** dan **pemahaman makna**. Pentransferan makna adalah bagaimana informasi disampaikan dari satu pihak ke pihak lain, sementara pemahaman makna adalah sejauh mana informasi tersebut diterima dan dipahami secara konsisten oleh semua anggota. Keduanya harus berjalan dengan baik agar komunikasi dalam organisasi dapat efektif. Dengan memastikan bahwa semua anggota memiliki pemahaman yang sama terhadap informasi dan tujuan yang disampaikan, komunikasi dapat berfungsi secara optimal dan mendukung keberhasilan implementasi kebijakan atau proses lainnya dalam organisasi.

Komunikasi memainkan peran yang sangat penting dalam kelompok atau organisasi dan memiliki empat fungsi utama yang saling berkaitan. Keempat fungsi ini adalah **kendali (kontrol pengawasan), motivasi, pengungkapan emosional, dan informasi.**

1. **Kendali (Kontrol Pengawasan):** Fungsi ini melibatkan pengawasan dan pengendalian aktivitas serta perilaku anggota organisasi untuk memastikan bahwa mereka mengikuti kebijakan dan prosedur yang ditetapkan. Kontrol ini penting untuk menjaga agar organisasi tetap berjalan sesuai dengan tujuan dan standar yang telah ditetapkan.
2. **Motivasi:** Komunikasi juga berfungsi untuk memotivasi anggota organisasi. Melalui komunikasi yang efektif, pimpinan dapat menyampaikan tujuan, memberikan umpan balik, dan menginspirasi anggota untuk bekerja dengan lebih baik. Motivasi yang baik dapat meningkatkan kinerja dan produktivitas anggota.
3. **Pengungkapan Emosional:** Fungsi ini menyediakan sarana bagi anggota organisasi untuk mengekspresikan perasaan dan emosi mereka. Pengungkapan emosional yang sehat dapat membantu mengurangi ketegangan, memperbaiki hubungan antar anggota, dan menciptakan lingkungan kerja yang lebih harmonis.
4. **Informasi:** Salah satu fungsi utama komunikasi adalah penyampaian informasi yang relevan dan tepat waktu kepada anggota organisasi. Informasi ini meliputi instruksi, pembaruan, dan data yang diperlukan untuk pengambilan keputusan dan pelaksanaan tugas.

Tidak satu pun dari keempat fungsi tersebut yang seharusnya dianggap lebih penting daripada yang lainnya. Agar kelompok atau organisasi dapat berkinerja secara efektif, penting untuk mempertahankan keseimbangan di antara keempat fungsi ini. Organisasi perlu memastikan adanya kontrol yang memadai, memberikan motivasi kepada anggotanya, menyediakan ruang untuk pengungkapan emosional, dan menyampaikan informasi yang diperlukan untuk pengambilan keputusan yang tepat. Dengan cara ini, komunikasi dalam organisasi dapat berjalan dengan baik dan mendukung keberhasilan dan efisiensi operasional

Meneruskan perubahan-perubahan yang jelas tetapi bertentangan dapat mempersulit pelaksana dalam menjalankan tugasnya dan memperlancar implementasi program. Ketidakstabilan dalam perubahan kebijakan sering kali menciptakan ketidakpastian di antara pelaksana, yang dapat mengakibatkan penafsiran yang longgar terhadap kebijakan tersebut. Jika perubahan yang diterapkan tidak konsisten, organisasi pelaksana mungkin merasa terpaksa untuk menafsirkan kebijakan dengan cara yang fleksibel, demi menyesuaikan diri dengan perubahan yang tidak terstruktur.

Ketidakonsistenan dalam perubahan implementasi berpotensi memengaruhi efektivitas kebijakan. Pelaksana yang dihadapkan pada instruksi yang saling bertentangan mungkin menjadi kurang terampil dalam menyesuaikan tindakan mereka, sehingga mengurangi kualitas dan efektivitas pelaksanaan kebijakan. Akibatnya, upaya untuk mencapai tujuan-tujuan kebijakan dapat menjadi tidak efektif, karena kebijakan yang diimplementasikan tidak sesuai dengan tujuan awalnya dan hasil yang diinginkan tidak tercapai. Oleh karena itu, konsistensi dalam perubahan dan komunikasi yang jelas sangat penting untuk memastikan bahwa implementasi kebijakan dapat berjalan dengan baik dan mencapai hasil yang diinginkan

2. Sumber daya

Sumber daya manusia, atau kemampuan pegawai, adalah faktor krusial dalam suatu organisasi karena mereka merupakan penggerak utama dalam operasional dan pencapaian tujuan organisasi. Untuk menjalankan program atau kebijakan dengan efektif, diperlukan kemampuan yang memadai dari pelaksana kebijakan tersebut. George C. Edward III (1980: 30) menekankan bahwa "sumber daya menjadi faktor kritis dalam mengimplementasikan kebijakan publik." Menurutnya, sumber daya yang penting meliputi tidak hanya jumlah staf yang memadai, tetapi juga keterampilan yang diperlukan untuk menjalankan tugas-tugas mereka dengan baik. Selain itu, informasi yang relevan, otoritas yang cukup, dan fasilitas yang memadai juga merupakan bagian integral dari sumber daya yang diperlukan untuk menerjemahkan proposal kebijakan menjadi pelayanan publik yang nyata.

Ketika sumber daya tidak memadai, organisasi akan menghadapi berbagai rintangan dalam implementasi kebijakan. Kurangnya staf yang terampil atau fasilitas yang tidak memadai dapat menghambat pelaksanaan kebijakan secara efektif. Hal ini dapat menyebabkan kegagalan dalam mencapai tujuan kebijakan, serta menurunkan kualitas layanan publik yang diberikan. Oleh karena itu, alokasi dan pengelolaan sumber daya manusia yang efektif sangat penting untuk memastikan bahwa kebijakan dapat diimplementasikan dengan sukses dan memberikan hasil yang diharapkan.

Menurut Thoha (1993: 154), kemampuan pegawai didefinisikan sebagai kondisi yang mencerminkan kematangan dalam hal pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh melalui pendidikan, pelatihan, dan pengalaman. Kemampuan ini mencakup aspek-aspek penting dari pengembangan individu yang mempengaruhi kinerja pegawai dalam suatu organisasi.

Sementara itu, Katz dan Reesenzweig (dalam Gibson, 1991: 123) menyatakan bahwa kemampuan pegawai yang diperlukan dalam organisasi modern terdiri dari tiga kategori utama:

1. **Keterampilan teknis**, yaitu kemampuan dalam menggunakan alat, teknik, atau prosedur khusus yang diperlukan untuk melaksanakan tugas tertentu.
2. **Keterampilan kemanusiaan**, yaitu kemampuan untuk berinteraksi dan bekerja sama dengan orang lain secara efektif.
3. **Kemampuan konseptual**, yaitu kemampuan untuk memahami dan mengelola keseluruhan sistem serta mengembangkan pemikiran strategis dan perencanaan jangka panjang.

Berdasarkan pemahaman dari para ahli tersebut, kemampuan pegawai dapat dirumuskan sebagai kecakapan, keterampilan, dan pengetahuan yang dimiliki oleh pegawai pelaksana kebijakan. Dalam konteks penelitian ini, kemampuan pegawai mengacu pada seluruh potensi yang mencakup pengetahuan, keterampilan, pengalaman, dan pendidikan yang dimiliki oleh pegawai pemerintah. Faktor-faktor ini sangat penting untuk mendukung pelaksanaan kebijakan secara efektif, memastikan bahwa pegawai dapat menjalankan tugas mereka dengan baik dan memenuhi tuntutan yang diharapkan dalam proses implementasi kebijakan.

3. Struktur Birokrasi

Suatu struktur birokrasi menetapkan cara pembagian, pengelompokkan, dan koordinasi tugas pekerjaan secara formal dalam sebuah organisasi. Dalam merancang struktur organisasi yang efektif, terdapat enam unsur utama yang perlu diperhatikan, yaitu:

1. **Spesialisasi Kerja**: Ini mengacu pada pembagian pekerjaan ke dalam tugas-tugas yang lebih kecil dan lebih terfokus, yang memungkinkan para pegawai untuk mengembangkan keahlian dan keterampilan tertentu. Spesialisasi kerja dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas dengan memungkinkan pekerja untuk menjadi ahli dalam area tertentu.
2. **Departementalisasi**: Ini merujuk pada cara organisasi mengelompokkan pekerjaan dan fungsi-fungsi dalam unit-unit atau departemen-departemen. Departementalisasi dapat dilakukan berdasarkan fungsi, produk, wilayah geografis, atau pelanggan, dan bertujuan untuk mempermudah koordinasi dan manajemen.
3. **Rantai Komando**: Rantai komando mengatur jalur wewenang dan tanggung jawab dalam organisasi, menentukan siapa yang melapor kepada siapa. Rantai komando membantu memastikan bahwa perintah dan komunikasi mengikuti jalur yang jelas, yang penting untuk pengendalian dan pengawasan.
4. **Rentang Kendali**: Rentang kendali mengacu pada jumlah bawahan yang dapat dikelola secara efektif oleh seorang atasan. Rentang kendali yang optimal penting untuk memastikan bahwa manajer dapat memberikan

bimbingan dan supervisi yang memadai kepada semua anggotanya tanpa membebani diri mereka sendiri.

5. **Sentralisasi dan Desentralisasi:** Ini berhubungan dengan seberapa besar wewenang pengambilan keputusan dikendalikan oleh tingkat manajemen atas (sentralisasi) atau disebarkan ke tingkat yang lebih rendah (desentralisasi). Sentralisasi memberikan kontrol yang lebih besar di tangan manajemen atas, sementara desentralisasi dapat memberikan fleksibilitas dan responsivitas yang lebih baik pada level yang lebih rendah.
6. **Formalisasi:** Formalisasi mengacu pada sejauh mana aturan, prosedur, dan kebijakan diatur dan terdokumentasi dalam organisasi. Formalisasi yang tinggi berarti bahwa pekerjaan dan proses diatur dengan ketat, sedangkan formalitas yang rendah memberikan lebih banyak kebebasan dalam menjalankan tugas.

Memperhatikan keenam unsur ini dalam merancang struktur organisasi dapat membantu menciptakan sebuah sistem yang efisien, terkoordinasi, dan efektif dalam mencapai tujuan organisasi

Dalam penelitian ini, pemahaman tentang struktur organisasi diterapkan khusus pada organisasi publik atau pemerintah, yang sering disebut sebagai birokrasi. Konsep struktur organisasi dalam konteks ini berubah menjadi **struktur birokrasi**. Menurut Robins, unsur-unsur utama dalam merancang struktur organisasi seperti spesialisasi kerja, departementalisasi, rantai komando, rentang kendali, sentralisasi dan desentralisasi, serta formalisasi, juga berlaku dalam birokrasi.

Edward (1980: 143) menambahkan bahwa dalam birokrasi, terdapat dua karakteristik penting dari variabel struktur birokrasi, yaitu:

1. **Standard Operating Procedures (SOP):** SOP berkaitan erat dengan unsur **formalisasi**. SOP adalah panduan atau aturan yang menetapkan bagaimana tugas dan prosedur harus dilaksanakan secara konsisten dalam organisasi. Formalisasi ini memastikan bahwa pekerjaan dilakukan sesuai dengan standar yang telah ditetapkan, membantu dalam mempertahankan kualitas dan efisiensi operasional.
2. **Fragmentasi:** Fragmentasi berkaitan dengan **spesialisasi** dan **departementalisasi**. Fragmentasi mengacu pada pembagian pekerjaan dalam unit-unit yang lebih kecil dan terfokus, yang memungkinkan spesialisasi dalam tugas-tugas tertentu dan pengelompokan fungsi-fungsi dalam departemen atau unit-unit yang berbeda. Hal ini mempermudah pengelolaan dan koordinasi dalam birokrasi dengan memungkinkan fokus pada area tertentu dan penanganan berbagai aspek organisasi secara terpisah.

Dengan memahami karakteristik-karakteristik ini, penelitian dapat mengeksplorasi bagaimana struktur birokrasi mempengaruhi implementasi kebijakan dan efisiensi operasional dalam konteks organisasi publik. SOP dan fragmentasi memberikan kerangka kerja untuk menganalisis bagaimana prosedur dan pembagian tugas mempengaruhi kinerja dan efektivitas birokrasi.

17 4. Disposisi

Dalam konteks implementasi kebijakan, disposisi diartikan sebagai sikap, kecenderungan, keinginan, dan kesepakatan para pelaksana kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tersebut. Disposisi mencakup faktor-faktor psikologis dan motivasional yang memengaruhi bagaimana pelaksana kebijakan mendekati dan melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan.

13
Implementasi kebijakan dapat dianggap efektif jika para implementor tidak hanya memiliki pengetahuan tentang apa yang harus dilakukan dan kemampuan untuk melaksanakan kebijakan tersebut, tetapi juga memiliki kemauan dan motivasi untuk melaksanakan kebijakan tersebut dengan sepenuh hati. Dengan kata lain, keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya bergantung pada kemampuan teknis dan pengetahuan yang dimiliki oleh implementor, tetapi juga pada sikap dan komitmen mereka terhadap kebijakan tersebut.

Disposisi yang positif dari implementor—seperti keinginan yang kuat untuk menerapkan kebijakan dan kesepakatan dengan tujuan kebijakan—dapat mendorong pelaksanaan yang lebih baik dan lebih efektif. Sebaliknya, jika implementor tidak memiliki kemauan atau kesepakatan yang kuat terhadap kebijakan, meskipun mereka memiliki pengetahuan dan keterampilan, implementasi kebijakan tersebut mungkin tidak mencapai hasil yang diinginkan. Oleh karena itu, disposisi merupakan elemen penting yang harus dipertimbangkan dalam merancang dan mengevaluasi implementasi kebijakan.

Menurut Edward III dalam Winarno (2005:142-143) mengemukakan "kecenderungan-kecenderungan atau disposisi merupakan salah-satu faktor yang mempunyai konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif". Jika para pelaksana mempunyai kecenderungan atau sikap positif atau adanya dukungan terhadap implementasi kebijakan maka terdapat kemungkinan yang besar implementasi kebijakan akan terlaksana sesuai dengan keputusan awal. Demikian sebaliknya, jika para pelaksana bersikap negatif atau menolak terhadap implementasi kebijakan karena konflik kepentingan maka implementasi kebijakan akan menghadapi kendala yang serius.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian ada dua jenis pada umumnya yaitu penelitian kualitatif dan penelitian kuantitatif. Namun ada juga yang menggabungkan keduanya atau yang sering dikenal dengan istilah metode kombinasi. Penelitian kualitatif yang lebih menekankan pada aspek kedalaman Analisa melalui wawancara. Sedangkan

penelitian kuantitatif lebih mengedepankan aspek kuesioner atau angket yang dibagikan dan hasilnya biasanya berupa angka-angka. 36

Penelitian kualitatif deskriptif sangat cocok diterapkan dalam penelitian ini. Peneliti memilih metode kualitatif karena teknik pengumpulan data yang digunakan, seperti wawancara mendalam, memungkinkan peneliti untuk menggali informasi dan mendapatkan data yang lebih mendalam dan akurat. Metode ini memberikan kesempatan untuk mengeksplorasi pengalaman, pandangan, dan konteks secara menyeluruh, yang sangat berguna dalam memahami implementasi kebijakan.

Menurut Moleong (2002: 6), konsen dari penelitian kualitatif adalah **pengungkapan kondisi yang sebenarnya ada di lapangan atau realitas**. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran yang mendetail dan komprehensif mengenai fenomena yang diteliti. Dalam hal ini, deskripsi yang dihasilkan berupa **uraian kata-kata atau gambar** yang mampu menjelaskan hasil penelitian secara menyeluruh. Penelitian kualitatif deskriptif tidak hanya melaporkan data, tetapi juga menjelaskan makna dan konteks dari data tersebut, yang sangat penting untuk memahami implementasi kebijakan infrastruktur jalan di Kota Palembang.

Dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif, peneliti dapat menggali aspek-aspek yang mungkin tidak terungkap melalui metode lain dan memberikan pemahaman yang lebih dalam tentang bagaimana kebijakan diterapkan serta tantangan dan peluang yang dihadapi dalam proses tersebut.

HASIL PENELITIAN

Dalam proses pembangunan jalan di berbagai daerah di Indonesia, termasuk Kota Palembang, seringkali masih dihadapi kendala meskipun sudah ada kebijakan yang mengatur mengenai hal ini. Salah satu masalah utama yang terus berlanjut adalah **pembebasan tanah** untuk pembangunan prasarana infrastruktur. Proses pembebasan lahan seringkali menjadi hambatan signifikan yang mempengaruhi jadwal penyelesaian proyek.

Seringkali, proyek infrastruktur mengalami keterlambatan karena harus menunggu penyelesaian masalah pembebasan lahan. Keterlambatan ini bukan hanya memperlambat waktu penyelesaian proyek, tetapi juga dapat mempersulit, bahkan menggagalkan, pelaksanaan pembangunan infrastruktur secara keseluruhan. Masalah pembebasan lahan ini sering kali menjadi beban berat bagi pemerintah, karena proses pengadaannya diatur secara ketat dalam undang-undang yang berlaku.

Meskipun ada kebijakan yang dirancang untuk menangani masalah ini, pelaksanaannya seringkali tidak berjalan sesuai rencana. Proses yang panjang dan kompleks dalam pembebasan lahan dapat menyebabkan ketidakpastian dan penundaan, yang pada akhirnya mempengaruhi keberhasilan proyek infrastruktur dan kebutuhan masyarakat akan fasilitas tersebut. Oleh karena itu, penyelesaian masalah pembebasan lahan harus menjadi perhatian utama dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek-proyek infrastruktur untuk memastikan bahwa proyek dapat

dilaksanakan sesuai dengan jadwal dan memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat.

Salah satu penelitian yang relevan berjudul "**Faktor-faktor Penyebab Keterlambatan pada Proyek Jalan Tol Trans-Sumatera Segmen Palembang – Lampung**" (Fredy, 2018). Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan memahami masalah-masalah yang terjadi dalam proses pembangunan jalan tol dengan fokus pada faktor-faktor penyebab keterlambatan.

Penelitian ini mengumpulkan data melalui penyebaran kuesioner kepada responden yang terdiri dari pihak kontraktor yang memiliki pengalaman dalam proyek jalan tol, khususnya pada Segmen Palembang - Lampung. Kuesioner yang digunakan berisi daftar faktor penyebab keterlambatan yang diidentifikasi berdasarkan studi literatur terkait. Melalui kuesioner ini, peneliti berusaha mendapatkan informasi langsung dari praktisi lapangan mengenai berbagai tantangan dan hambatan yang mereka hadapi.

Data yang terkumpul dari kuesioner kemudian diolah menggunakan **metode Relative Importance Index (RII)**. Metode ini digunakan untuk mengukur dan menentukan urutan pengaruh dari berbagai faktor penyebab keterlambatan dalam proyek jalan tol. Dengan menggunakan RII, peneliti dapat mengetahui faktor-faktor mana yang memiliki dampak terbesar terhadap keterlambatan proyek dan mengidentifikasi area yang memerlukan perhatian lebih untuk memperbaiki proses pembangunan.

Penelitian ini memberikan wawasan yang penting tentang kendala-kendala praktis dalam proyek pembangunan infrastruktur, serta memberikan dasar bagi upaya perbaikan dan peningkatan dalam manajemen proyek jalan tol di masa depan.

Dari hasil penelitian didapatkan 8 faktor yang berpengaruh paling besar terhadap proyek jalan tol yaitu, pembebasan lahan yang mengalami banyak kendala; terlambatnya pengiriman material konstruksi ke lokasi proyek; cuaca yang tidak mendukung pelaksanaan proyek (hujan, badai, sinar matahari tidak cukup, dll); terlambatnya pembayaran untuk material dan alat tambahan; terjadinya perubahan design dari yang sebelumnya telah ditetapkan; kontraktor mempunyai kesulitan dalam mendanai proyeknya; design yang tidak jelas sehingga menyulitkan pengerjaan proyek; dan buruknya koordinasi di dalam konsorsium proyek. Kedelapan faktor ini untuk dapat diatasi maka memerlukan koordinasi dan pembenahan dari berbagai pihak agar dapat tercipta dan tidak hanya dari pihak kontraktor tetapi juga dari konsultan dan pemerintah. Dengan dilakukannya pembenahan dan koordinasi yang baik maka kedelapan faktor ini dapat diatasi.

Dari beberapa penelitian lainnya bahwa memang yang menjadi kendala dalam pembangunan jalan yaitu:

1. Pembebasan lahan yang terkendala oleh negosiasi dan warga setempat;
2. Masih terdapat masyarakat yang kurang paham sehingga dapat melakukan pengrusakan jalan;
3. penerangan jalan yang kurang maksimal;

4. Proses pembangunan jalan yang memakan waktu lama
5. Masih terdapat pembangua jalan yang tidak sesuai dengan yang diharapkan

Dalam hal pembebasan lahan permasalahannya, seringkali dalam proses pembangunan infrastruktur yang masih melibatkan tanah warga, dan dalam prosesnya memakan waktu yang lama menyesuaikan negosiasi dan kesepakatan ganti rugi, kemudian dalam hal koordinasi karena dalam proses pengembangan infrastruktur melibatkan banyak pihak dalam prosesnya terkadang koordinasi dan penyesuaian dan membuat kesepakatan yang juga memakan waktu, serta yang terakhir persoalan vandalisme dimana masyarakat kita tidak bisa menjaga jalan yang telah dibangun dengan baik, adanya kebiasaan buruk yang merusak jalan (Sukirman, 1992).

Dalam penelitian ini dari keempat indikator teori Edward III semua unsur terpenuhi dengan baik, hanya saja ada dalam indikator sumber daya perlu adanya peningkatan dari sisi kualitas SDM, kemudian sarana pendukung dan penambahan anggaran. Kemudian untuk permasalahan yang dihadapi di lapangan yaitu pemerintah perlu dukungan masyarakat agar membantu pemerintah mempermudah proses pembangunan jalan, dalam hal pembebasan lahan, kemudian dari sisi tidak merusak jalan yang sudah dibangun dan ikut memeliharanya.

Pada tahun 2022 proses pembangunan jalan yang akan dibangun yaitu ada di 18 Kecamatan yang paling banyak ada di Sukarami, Jakabaring dan Ilir Barat, paling sedikit ada di Bukit Kecil. Ada banyak problem temuan di lapangan faktor atau kendala yang dihadapi dalam proses pembangunan jalan di Kota Palembang.

Dalam hal pembebasan lahan permasalahannya, seringkali dalam proses pembangunan infrastruktur yang masih melibatkan tanah warga, dan dalam prosesnya memakan waktu yang lama menyesuaikan negosiasi dan kesepakatan ganti rugi, kemudian dalam hal koordinasi karena dalam proses pengembangan infrastruktur melibatkan banyak pihak dalam prosesnya terkadang koordinasi dan penyesuaian dan membuat kesepakatan yang juga memakan waktu, serta yang terakhir persoalan vandalisme dimana masyarakat kita tidak bisa menjaga jalan yang telah dibangun dengan baik, adanya kebiasaan buruk yang merusak jalan (Sukirman, 1992).

Temuan penelitian yaitu bahwa dalam proses pembangunan jalan yang ada di Kota Palembang selain daripada proses pembangunan jalan yang cukup memakan waktu mulai dari proses administrasi, kemudian pembebasan lahan, serta kurangnya sisi partisipasi masyarakat yang ikut serta membantu mempermudah proses dan juga ikut memelihara jalannya proses pembangunan jalan yang ada di Kota Palembang, jadi kebijakan bisa terimplementasi dengan baik.

Kebijakan itu sifatnya sebuah aturan yang teoritis, namun dalam proses di lapangan tentu saja ada hal yang berbeda, banyak situasi yang ada di luar kendali, dimana proses-proses yang harus dilalui oleh PUPR untuk membangun jalan, tidaklah ringkas namun ada proses yang Panjang, kemudian dalam tahap pembangunanpun, tidak semua elemen mendukung, akan tetapi lebih ke tidak mendukung prosesnya dengan baik, ketika jalan sudah jadi pun dalam pemeliharannya masyarakat umum tidak bisa memelihara dan menjaganya dengan baik.

Kedepannya diharapkan kebijakan ini harus di dukung sepenuhnya oleh semua elemen Lembaga dan masyarakat, diharapkan adanya sanksi yang tegas kepada pelaku-pelaku perusakan jalan, atau yang memang menghalangi dalam proses pembangunan jalan yang sedang berlangsung ketika semua sudah sesuai procedural.

KESIMPULAN

1. Kebijakan Pemerintah Dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kota Palembang

Dari hasil penelitian yang sudah dilakukan dengan menggunakan indikator teori Edward III maka dapat disimpulkan bahwa Kebijakan Pemerintah Dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kota Palembang belum terlaksana dengan maksimal hal ini disebabkan masih kurangnya SDM, Sarana pendukung dan juga anggaran dana serta kurangnya dukungan dari masyarakat dalam pembebasan lahan dan ikut memelihara jalan yang sudah terbanung ataupun dalam proses pembangunan.

2. Faktor pendukung dan penghambat Kebijakan Pemerintah Dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kota Palembang

- a. Faktor pendukung yaitu adanya kerjasama yang baik dalalam struktur birkrasi di Dinas PU dan juga dukungan pihak-pihak terkait
- b. Faktor penghambat yaitu kurangnya sarana, anggaran dan jumlah SDM, serta dukungan masyarakat dan elemen tertentu yang tidak bisa menjaga dan memelihara baik dalam proses pembangunan maupun jalan yang sudah selesai dibangun.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: ALFABETA.
- Dunn, William N.. 1999. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Edward III, George C. 1980. *Implementing Public Policy*. Washington DC: Congressional Quarterly Press.
- Hessel, Nogi S. Tangkilisan. 2003. *Implementasi Kebijakan Publik, Transformasi Pikiran*. Yogyakarta: Publik Indonesia.
- Huda, Ni'matul. 2009. *Hukum Pemerintah Daerah*. Bandung: Nusa Media.
- Kaho, Josef Riwo. 2005. *Prospektif Otonomi Daerah di Negara Republik Indonesia*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Kismarini, dkk, 2005. *Tahun. Analisis Kebijakan Publik, Seven Edition*; Cetakan Pertama, Jakarta. Universitas Terbuka,

- Moleong, J. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosdakarya.
- Robbins, Stephen P.. 1996. *Perilaku Organisasi, Konsep, Kontroversi, dan Aplikasi*. Jakarta:PT Bhuana Ilmu Populer.
- Rosyidi, Suherman. 2006. *Pengantar Teori Ekonomi: Pendekatan Kepada Teori Ekonomi Mikro dan Makro*. Jakarta:PT Raja Grafindo Persada.
- Tachjan, H. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta:Pustaka Primatama.
- Thoha, Miftah. 2002. *Perspektif Perilaku Birokrasi: Dimensi-Dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara (Jilid II)*. Jakarta:PT Raja Grafindo Persada.
- Wahab, Solichin Abdul. 2004. *Analisis Kebijakan (Dari Formulasi ke Implementasi Negara*. Jakarta:Bumi Aksara.
- Widodo, Joko. 2010. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik)*. Malang:Bayumedia.
- Winarno, Budi. 2004. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta:Media Press.

Kebijakan Pemerintah dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Palembang

ORIGINALITY REPORT

19%
SIMILARITY INDEX

16%
INTERNET SOURCES

7%
PUBLICATIONS

9%
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1 idoc.pub 2%
Internet Source

2 data.pu.go.id 1%
Internet Source

3 Submitted to Higher Education Commission Pakistan 1%
Student Paper

4 repository.umy.ac.id 1%
Internet Source

5 Submitted to Universitas Bung Hatta 1%
Student Paper

6 slideplayer.info 1%
Internet Source

7 www.coursehero.com 1%
Internet Source

8 www.slideshare.net 1%
Internet Source

core.ac.uk

9

Internet Source

<1 %

10

repository.radenintan.ac.id

Internet Source

<1 %

11

Karin Zahra, Riris Hotma Roito Manalu, Rana Nabillah, Putri Kemala Dewi. "Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kecamatan Medan Tembung", El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam, 2024

Publication

<1 %

12

Suci Vironika, Febri Yuliani. "IMPLEMENTASI PERATURAN WALIKOTA PEKANBARU NOMOR 68 TAHUN 2020 TENTANG PENYELENGGARAAN PELAYANAN KESEHATAN PADA RUMAH SAKIT DAERAH MADANI KOTA PEKANBARU", JISIP UNJA (Jurnal Ilmu Sosial Ilmu Politik Universitas Jambi), 2021

Publication

<1 %

13

Submitted to Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

Student Paper

<1 %

14

cms.institute.iigf.co.id

Internet Source

<1 %

15

Prakosa, Cahyo Dwi. "Kebijakan Penegakan Hukum Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Batang",

<1 %

Universitas Islam Sultan Agung (Indonesia), 2023

Publication

16

Submitted to Universitas Negeri Jakarta

Student Paper

<1 %

17

Submitted to iGroup

Student Paper

<1 %

18

jurnal.umrah.ac.id

Internet Source

<1 %

19

Submitted to Universitas Merdeka Malang

Student Paper

<1 %

20

eprints.umsida.ac.id

Internet Source

<1 %

21

jurnal.untad.ac.id

Internet Source

<1 %

22

repository.uinjambi.ac.id

Internet Source

<1 %

23

Nurhasanah, Asri Eka Ratih. "PENGARUH KOMPETENSI APARATUR DESA DAN PEMAHAMAN AKUNTANSI DESA SEBONG LAGOI KECAMATAN TELUK SEBONG BINTAN", Journal of Maritime Empowerment, 2018

Publication

<1 %

24

Submitted to Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta

Student Paper

<1 %

25	Submitted to UIN Syarif Hidayatullah Jakarta Student Paper	<1 %
26	eprints.ipdn.ac.id Internet Source	<1 %
27	repository.unpas.ac.id Internet Source	<1 %
28	text-id.123dok.com Internet Source	<1 %
29	Muhammad Iqbal. "ANALISIS KETERLAMBATAN PEMBANGUNAN TOL DENGAN METODE STOKASTIK DAN MITIGASI RISIKO", Racic : Rab Construction Research, 2020 Publication	<1 %
30	binamarga.pu.go.id Internet Source	<1 %
31	diarymahasiswamanajemen.blogspot.com Internet Source	<1 %
32	jurnal.fkip.unila.ac.id Internet Source	<1 %
33	semnas.untidar.ac.id Internet Source	<1 %
34	www.lib.ibs.ac.id Internet Source	<1 %

35

Internet Source

<1 %

36

www.scilit.net

Internet Source

<1 %

37

finance.detik.com

Internet Source

<1 %

38

geograf.id

Internet Source

<1 %

39

jst.publikasiindonesia.id

Internet Source

<1 %

40

repository.ar-raniry.ac.id

Internet Source

<1 %

41

taliabupomai.blogspot.com

Internet Source

<1 %

42

www.its.ac.id

Internet Source

<1 %

43

www.pacitan.go.id

Internet Source

<1 %

44

adoc.tips

Internet Source

<1 %

45

ekonomimanajemen.com

Internet Source

<1 %

46

fdocuments.net

Internet Source

<1 %

47	garuda.kemdikbud.go.id Internet Source	<1 %
48	jurnal.unprimdn.ac.id Internet Source	<1 %
49	repository.unej.ac.id Internet Source	<1 %
50	repository.upnjatim.ac.id Internet Source	<1 %
51	satuislam.org Internet Source	<1 %
52	sofyanhipan.blogspot.com Internet Source	<1 %
53	wajahhukum.unbari.ac.id Internet Source	<1 %
54	www.hikvision.com Internet Source	<1 %
55	"The International Conference on ASEAN 2019", Walter de Gruyter GmbH, 2019 Publication	<1 %
56	journal.ikopin.ac.id Internet Source	<1 %

Kebijakan Pemerintah dalam Pemerataan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kota Palembang

GRADEMARK REPORT

FINAL GRADE

/0

GENERAL COMMENTS

PAGE 1

PAGE 2

PAGE 3

PAGE 4

PAGE 5

PAGE 6

PAGE 7

PAGE 8

PAGE 9

PAGE 10

PAGE 11

PAGE 12

PAGE 13

PAGE 14

PAGE 15