

ANALISIS KESIAPAN DAERAH DALAM IMPLEMENTASI PENGADAAN BERKELANJUTAN PADA INFRASTRUKTUR JALAN KABUPATEN

Risnandar Nurdianto¹, Atep Masukur²

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Perjuangan Tasikmalaya, Jl. Peta No. 177 Kecamatan Tawang Kota Tasikmalaya 46115 Jawa Barat Indonesia¹

Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Galuh Ciamis, Jl. R.E. Martadinata No. 150 Ciamis 46274 Jawa Barat Indonesia²

E-mail : risnandar@unper.ac.id, atepmasukur612@gmail.com

Abstrak

Pembangunan infrastruktur jalan memiliki dampak lingkungan, sosial, dan ekonomi yang signifikan, menjadikan penerapan pengadaan berkelanjutan (SP) sebagai kebutuhan strategis bagi pemerintah daerah. Studi ini bertujuan untuk menilai kesiapan Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya dalam menerapkan SP untuk proyek jalan kabupaten. Pendekatan metode campuran dengan strategi deskriptif-evaluatif digunakan, menggabungkan kuesioner skala Likert, wawancara, dan analisis dokumen. Pengambilan sampel secara purposif melibatkan 23 responden, termasuk pegawai negeri sipil teknis, pejabat pengadaan, pejabat pembuat komitmen, dan penyedia layanan konstruksi. Data kuantitatif dianalisis menggunakan statistik deskriptif dengan tiga kategori kesiapan, sedangkan data kualitatif dianalisis menggunakan kerangka kerja SWOT. Hasilnya menunjukkan skor kesiapan rata-rata 3,35 (kategori sedang), dengan kesiapan kelembagaan skor tertinggi (3,68) dan digitalisasi pengadaan skor terendah (2,94). Temuan ini menyoroti perlunya pedoman SP teknis di sektor jalan, pengembangan kapasitas untuk sumber daya manusia, dan integrasi kriteria hijau ke dalam sistem pengadaan digital. Penelitian ini memberikan kontribusi terhadap literatur tentang tantangan implementasi SP dalam konteks pemerintah daerah, khususnya dalam proyek infrastruktur pedesaan, dan menawarkan rekomendasi kebijakan praktis untuk meningkatkan efektivitas.

Kata Kunci: Pengadaan Berkelanjutan, Infrastruktur Jalan Kabupaten, Kesiapan Pemerintah Daerah.

1. Pendahuluan

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan pilar strategis dalam sistem transportasi wilayah, yang berperan penting dalam memperkuat konektivitas antarwilayah, mempercepat arus distribusi barang dan jasa serta meningkatkan mobilitas masyarakat (Putra, 2018). Jalan kabupaten, sebagai bagian dari jaringan jalan sekunder, tidak hanya menopang aksesibilitas lokal tetapi juga berfungsi membuka keterisolasian wilayah pedesaan, yang pada gilirannya mendukung pertumbuhan ekonomi daerah, pemerataan pembangunan dan pengurangan kesenjangan antarwilayah (Sadikin, 2019).

Memasuki abad ke-21, paradigma pembangunan jalan bergeser signifikan, tidak

lagi cukup hanya memenuhi aspek teknis dan fungsional, melainkan harus mempertimbangkan keberlanjutan yang mencakup dimensi lingkungan, sosial dan efisiensi ekonomi jangka panjang (ISO 20400, 2017). Salah satu pendekatan penting adalah penerapan *Sustainable Procurement* (SP), yaitu proses pengadaan barang dan jasa yang mengintegrasikan nilai ekonomi, sosial, dan lingkungan secara seimbang sepanjang siklus hidup proyek (UNEP, 2021). Dalam konteks infrastruktur jalan, konsep ini semakin relevan mengingat tingginya jejak karbon dari aktivitas konstruksi, intensitas penggunaan material berbasis sumber daya alam, serta dampak sosial-ekonomi yang meluas bagi masyarakat sekitar (Suci et al., 2024) dan (Lendra et al., 2024).

Secara global, lembaga internasional seperti *United Nations Environment Programme* (UNEP) dan *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD) telah mendorong implementasi prinsip SP dalam sektor publik. Rekomendasi ini tertuang dalam berbagai pedoman dan standar internasional, termasuk ISO 20400, yang memberikan kerangka operasional bagi pemerintah dan organisasi untuk mengintegrasikan keberlanjutan ke dalam proses pengadaan (OECD, 2015) dan (UNEP, 2021). Di Indonesia, konsep ini mulai diakomodasi dalam kebijakan nasional, namun penerapannya di tingkat pemerintah daerah, khususnya pada sektor infrastruktur jalan, masih menghadapi sejumlah hambatan, meliputi keterbatasan regulasi teknis yang spesifik, kapasitas sumber daya manusia yang belum memadai, lemahnya mekanisme monitoring dan evaluasi, serta budaya organisasi yang cenderung mempertahankan pendekatan konvensional berbasis harga terendah (Hasanah et al., 2024) dan (Aprianti & Chairuddin, 2024).

2. Tinjauan Pustaka

Kerangka teoretis penelitian ini mengadopsi prinsip ISO 20400 dan pedoman OECD untuk menilai empat pilar utama kesiapan implementasi SP: (1) regulasi, (2) kelembagaan, (3) kapasitas sumber daya manusia, dan (4) teknologi (Juliyanti & Kunci, 2025) dan (Nurhikmahyanti, 2024). Secara akademik, meskipun kajian tentang SP telah banyak dilakukan di tingkat pemerintah pusat dan sektor swasta (Kamal, 2021), studi yang secara khusus membahas kesiapan kelembagaan pemerintah daerah dalam penerapan SP untuk infrastruktur jalan kabupaten masih sangat terbatas (Hasanah et al., 2024). Hal ini menimbulkan celah penelitian yang signifikan, terutama mengingat karakteristik unik jalan kabupaten lokasi proyek yang tersebar luas, keterlibatan banyak pemangku kepentingan lokal, dan

siklus pemeliharaan yang panjang dan kompleks (Didi dan Tenri, 2025).

Kabupaten Tasikmalaya dipilih sebagai studi kasus karena dua alasan utama. Pertama, berdasarkan data Dinas PUTRLH Kabupaten Tasikmalaya (2023), tercatat 30,72% panjang jalan kabupaten berada dalam kondisi tidak mantap, yang mengindikasikan adanya permasalahan kualitas konstruksi, lemahnya pengawasan mutu, dan terbatasnya penerapan prinsip keberlanjutan, khususnya pada dua tahun pertama pasca pembangunan. Kedua, Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya dalam RPJMD 2020-2025 menegaskan komitmennya terhadap pembangunan infrastruktur berkelanjutan, namun implementasi prinsip SP masih menghadapi berbagai kendala teknis dan kelembagaan (Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya, 2023).

Studi ini memberikan kontribusi teoretis dengan memperluas kajian *readiness assessment* SP di sektor jalan pada tingkat pemerintah daerah, sekaligus memperkuat *institutional theory* dan *policy implementation gap theory* melalui temuan hubungan sinergis antara regulasi, kelembagaan, SDM, dan teknologi. Secara praktis, penelitian ini menawarkan rekomendasi kebijakan berbasis data mulai dari pedoman teknis, unit khusus SP, peningkatan kapasitas SDM, hingga integrasi kriteria hijau dalam sistem digital yang dapat diadaptasi daerah lain untuk mempercepat pencapaian target keberlanjutan.

3. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif evaluatif dengan strategi *mixed-methods sequential explanatory*, yaitu menggabungkan metode kuantitatif dan kualitatif secara berurutan untuk memperoleh pemahaman yang komprehensif (Creswell, 2018) dan (GN, Haya, 2023). Pendekatan ini dipilih karena permasalahan SP di sektor jalan memiliki dimensi yang kompleks mencakup regulasi, kelembagaan, SDM, teknologi, dan kebijakan strategis daerah sehingga

memerlukan pengukuran numerik yang dilengkapi penjelasan kontekstual mendalam. Strategi ini memungkinkan temuan kuantitatif menjadi dasar untuk pendalaman kualitatif, menghasilkan gambaran utuh tentang kesiapan Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya dalam mengimplementasikan SP.

Tahapan penelitian meliputi: (1) Tahap kuantitatif, pengukuran tingkat kesiapan SP menggunakan kuesioner skala Likert pada lima dimensi utama: regulasi, kelembagaan, kapasitas SDM, dukungan sistem digitalisasi pengadaan, dan kebijakan strategis daerah. Instrumen disusun berdasarkan indikator (ISO 20400, 2017) dan (UNEP, 2021), diuji validitas isinya melalui *expert judgment* oleh tiga pakar pengadaan berkelanjutan, dan reliabilitasnya diuji menggunakan Cronbach's alpha ($> 0,70$ dinyatakan andal). (2) Tahap kualitatif, pendalaman faktor pendukung dan penghambat SP melalui wawancara semi-terstruktur dan studi dokumentasi (dokumen perencanaan proyek, lelang, kontrak, laporan pelaksanaan, dan SOP). Analisis menggunakan kerangka SWOT untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman. (3) Integrasi data, penggabungan temuan kuantitatif dan kualitatif dilakukan melalui triangulasi metodologis untuk meningkatkan validitas dan memperkaya interpretasi.

Penelitian dilakukan di Kabupaten Tasikmalaya, dengan objek utama Dinas Pekerjaan Umum, Tata Ruang, Perumahan Rakyat, dan Kawasan Permukiman, dan Lingkungan Hidup (DPUTRLH) serta Unit Kerja Pengadaan Barang dan Jasa (UKPBJ), sebagai pelaksana pengadaan infrastruktur jalan kabupaten. Responden juga mencakup para penyedia jasa konstruksi yang aktif berpartisipasi dalam proyek jalan kabupaten.

Populasi penelitian terdiri atas pemangku kepentingan strategis pengadaan jalan kabupaten. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling*, dengan kriteria responden yang memiliki peran strategis dan keterlibatan aktif dalam proses pengadaan (Swift, 2022). Sampel kuantitatif

berjumlah 23 responden: 10 ASN teknis dari Dinas PUTRLH, 5 pejabat pengadaan dari UKPBJ, 3 PPK proyek jalan kabupaten, dan 5 penyedia jasa konstruksi. Pendalaman kualitatif, dilakukan pada 6 informan kunci, terdiri dari kepala dinas, kepala UKPBJ, dua orang PPK, dan dua pimpinan perusahaan konstruksi lokal.

Data dikumpulkan melalui tiga teknik utama. Pertama, kuesioner tertutup dengan skala Likert lima poin (1 = sangat tidak setuju hingga 5 = sangat setuju) yang dirancang untuk mengukur lima dimensi kesiapan SP (Aliba dan Florida, 2025). Kedua, wawancara mendalam secara semi-terstruktur untuk menggali persepsi mendalam mengenai hambatan, peluang, dan strategi implementasi SP (Yin, 2016). Rekaman wawancara ditranskrip dan dianalisis secara tematik. Ketiga, studi dokumentasi yang mencakup penelaahan dokumen perencanaan proyek, dokumen lelang, kontrak, laporan pelaksanaan, dan SOP pengadaan jalan kabupaten.

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini meliputi: (1) angket tertutup (kuantitatif), yang disusun berdasarkan indikator kesiapan SP dari literatur internasional (ISO 20400, 2017) dan (UNEP, 2021). (2) panduan wawancara (kualitatif), dikembangkan untuk mendalami persepsi informan terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi SP, diuji melalui *pilot interview* pada dua informan non-sampel untuk memastikan kejelasan dan kelengkapan pertanyaan.

Analisis data dilakukan dalam dua tahap: (1) Analisis kuantitatif, skoring hasil kuesioner menggunakan kategori rendah (1,00-2,50), sedang (2,51-3,50), dan tinggi (3,51-5,00) (Helwig et al., 2021). Data Kuantitatif ini akan digunakan untuk mengukur kesiapan tiap dimensi yang dikur. (2) Analisis kualitatif, menggunakan kerangka SWOT (Keller, 2015) (Shifa, 2025) untuk memetakan kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman dalam implementasi SP. Analisis tematik digunakan untuk mengelompokkan temuan wawancara

sesuai kategori SWOT. (3) Integrasi Data, dilakukan melalui triangulasi sumber dan metode untuk memperoleh validitas konvergen antara hasil kuantitatif, wawancara, dan dokumentasi (Widiatmika, 2015).

4. Hasil dan Pembahasan

Pengukuran tingkat kesiapan Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya dalam implementasi SP pada proyek jalan kabupaten dilakukan dengan menggunakan kuesioner skala Likert lima poin kepada 23 responden yang terdiri atas ASN teknis, pejabat pengadaan, PPK, dan penyedia jasa konstruksi. Hasil rekapitulasi skor rata-rata per dimensi disajikan pada tabel 1.

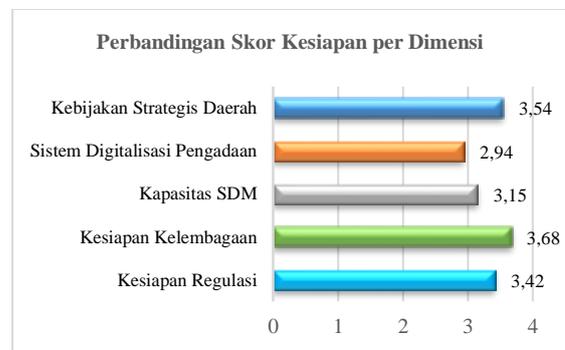
Tabel 1
Skor Rata-rata Kesiapan Per Dimensi

Dimensi Kesiapan	Skor rata-rata	Kategori
Kesiapan Regulasi	3,42	Sedang
Kesiapan Kelembagaan	3,68	Tinggi
Kapasitas SDM	3,15	Sedang
Dukungan Sistem Digitalisasi Pengadaan	2,94	Sedang
Dukungan Kebijakan Strategis Daerah	3,54	Tinggi
Rata-rata	3,35	Sedang

Berdasarkan tabel 1, rata-rata skor keseluruhan kesiapan berada pada kategori sedang (3,35). Dimensi kesiapan kelembagaan (3,68) dan dukungan kebijakan strategis daerah (3,54) memperoleh skor tertinggi, yang menunjukkan komitmen formal organisasi yang kuat. Namun, sesuai dengan kerangka *institutional readiness* (Webster & Gardner, 2019), keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya bergantung pada struktur dan komitmen, tetapi juga pada kesiapan teknologi, SDM, dan regulasi operasional. Hal ini tercermin pada skor rendah dukungan digitalisasi (2,94) dan kapasitas SDM (3,15), yang mengindikasikan *bottleneck* di dua area kunci tersebut.

Sebaliknya, dukungan sistem digitalisasi pengadaan memperoleh skor terendah (2,94),

yang menunjukkan adanya keterlambatan dalam adopsi teknologi. Meskipun *platform* SPSE dan SIRUP sudah tersedia, ketiadaan fitur evaluasi keberlanjutan dan integrasi *green criteria* menjadi hambatan signifikan. (OECD, 2015) menegaskan bahwa *digital procurement systems* tanpa indikator keberlanjutan hanya mempercepat administrasi tanpa memastikan kualitas keberlanjutan. Kondisi ini menuntut percepatan transformasi digital, yang memerlukan pembaruan infrastruktur TI, pelatihan pengguna, serta pengembangan fitur evaluasi hijau yang terintegrasi.



Gambar 1. Perbandingan Skor Kesiapan Dalam Dimensi

Temuan analisis per dimensi menunjukkan variasi tingkat kesiapan dalam implementasi SP pada infrastruktur jalan di Kabupaten Tasikmalaya. Dimensi kesiapan regulasi memperoleh skor 3,42 (kategori sedang), mencerminkan bahwa kerangka hukum nasional, seperti Perpres 16/2018 jo. 12/2021, dan Perda pengelolaan lingkungan telah menjadi dasar pelaksanaan SP. Namun, belum adanya pedoman teknis khusus untuk sektor jalan kabupaten menciptakan *policy implementation gap* (Hudson et al., 2019). Gap ini memicu variasi interpretasi di lapangan yang berpotensi menurunkan konsistensi implementasi. Studi di Kabupaten Sleman menunjukkan bahwa panduan teknis internal dapat mengurangi variasi interpretasi dan memperkuat penerapan SP. Regulasi yang kuat juga memengaruhi kesiapan kelembagaan dan kapasitas SDM, karena menjadi acuan utama dalam penyusunan SOP dan materi pelatihan.

Dimensi kesiapan kelembagaan menempati skor tertinggi, yaitu 3,68 (kategori tinggi), yang menunjukkan bahwa struktur organisasi pengadaan di Kabupaten Tasikmalaya sudah terintegrasi dengan baik melalui UKPBJ dan Dinas PUTRLH, serta memiliki dukungan koordinasi yang kuat. Namun, tanpa unit khusus SP dan indikator keberlanjutan dalam evaluasi kinerja, SP berisiko hanya bersifat administratif (OECD, 2015). Kelembagaan yang kuat berpotensi meningkatkan kapasitas SDM, khususnya jika integrasi indikator keberlanjutan diterapkan dalam pengukuran kinerja pegawai.

Dimensi kapasitas SDM memperoleh skor 3,15 (kategori sedang). Meskipun terdapat ASN yang berpengalaman dalam mengelola proyek skala besar, pemahaman terhadap prinsip keberlanjutan, baik dari aspek teknis maupun nonteknis, masih belum optimal. Keterbatasan ini berpotensi menjadikan SP sekadar *tick-box exercise*. (Al Ahmari & Brika, 2025) menunjukkan bahwa pelatihan berkelanjutan dan sertifikasi hijau dapat meningkatkan skor kapasitas SDM di atas 3,50. Kapasitas SDM juga memiliki keterkaitan langsung dengan efektivitas digitalisasi, karena rendahnya literasi teknologi menghambat adopsi fitur SP berbasis TI.

Pada dimensi dukungan sistem digitalisasi pengadaan, skor yang diperoleh adalah 2,94 (kategori sedang), yang menjadikannya skor terendah di antara seluruh dimensi. Meskipun sistem SPSE dan SIRUP telah berjalan dengan baik, kurangnya fitur evaluasi berkelanjutan dalam platform ini menjadi hambatan besar dalam penerapan SP yang berbasis keberlanjutan. (OECD, 2015) menegaskan bahwa digitalisasi tanpa indikator keberlanjutan tidak dapat menjamin konsistensi evaluasi SP. Oleh karena itu, integrasi *green criteria* pada sistem digitalisasi pengadaan menjadi kebutuhan mendesak agar implementasi SP lebih terukur dan efektif. Pemerintah daerah perlu segera mempercepat transformasi digital dengan pembaruan system

yang lebih ramah terhadap prinsip keberlanjutan.

Terakhir, dimensi dukungan kebijakan strategis daerah memperoleh skor 3,54 (kategori tinggi), menunjukkan bahwa RPJMD Kabupaten Tasikmalaya telah memuat visi lingkungan yang mendukung prinsip SP. Namun, target keberlanjutan yang dirumuskan masih bersifat umum dan belum diarahkan secara spesifik pada sektor jalan. (Pouikli, 2021) menekankan bahwa sinkronisasi antara target makro lingkungan dan kebijakan sektoral sangat penting untuk memastikan implementasi SP berjalan efektif. Dengan penyesuaian target yang lebih spesifik dan terukur dalam kebijakan sektor jalan, pemerintah daerah akan lebih mudah mencapai tujuan keberlanjutan dalam proyek infrastruktur jalan dan memastikan pengadaan berkelanjutan dapat dilaksanakan secara efektif. Hasil kuantitatif diintegrasikan dengan temuan analisis kualitatif menggunakan pendekatan SWOT, sebagaimana ditunjukkan pada tabel 2 dan tabel 3.

Tabel 2
Analisis SWOT SP Jalan Kabupaten Tasikmalaya

Dimensi	Kekuatan (Strengths)	Kelemahan (Weaknesses)
Kesiapan Regulasi	Ada Perpres dan regulasi daerah yang mengakomodasi prinsip berkelanjutan	Belum ada pedoman teknis implementasi SP di jalan
Kesiapan Kelembagaan	Struktur UKPBJ dan PUTRLH sudah jelas	Belum ada unit khusus SP, indikator keberlanjutan belum masuk evaluasi
Kapasitas SDM	Ada ASN dengan pengalaman proyek besar	Pemahaman aspek teknis-nonteknis keberlanjutan rendah
Dukungan Sistem Digitalisasi Pengadaan	SPSE & SIRUP sudah berjalan baik	Fitur evaluasi keberlanjutan belum ada
Dukungan Kebijakan Strategis Daerah	RPJMD memuat visi lingkungan	Target keberlanjutan belum spesifik sektor jalan

Tabel 3
Analisis SWOT SP Jalan Kabupaten Tasikmalaya

Dimensi	Peluang (Opportunities)	Ancaman (Threats)
Kesiapan Regulasi	Potensi penyusunan Perbup/SOP teknis	Implementasi parsial karena tafsir berbeda
Kesiapan Kelembagaan	Integrasi indikator lingkungan dan sosial dalam Renstra	Resistensi internal karena budaya kerja lama
Kapasitas SDM	Pelatihan SP & sertifikasi hijau	Kinerja proyek terganggu bila tidak ditingkatkan
Dukungan Sistem Digitalisasi Pengadaan	Upgrade sistem untuk <i>green criteria</i>	Keterbatasan anggaran TI
Dukungan Kebijakan Strategis Daerah	Sinkronisasi target lingkungan dengan proyek jalan	Pergantian kepala daerah mempengaruhi prioritas

Integrasi hasil survei dan analisis SWOT menunjukkan kekuatan utama SP di Kabupaten Tasikmalaya terletak pada aspek regulasi dan kelembagaan, sementara kelemahan terbesar ada pada digitalisasi dan kapasitas SDM. Peluang strategis meliputi penyusunan SOP teknis dan pelatihan SP berkelanjutan. Ancaman yang perlu diantisipasi mencakup resistensi internal akibat budaya kerja lama serta perubahan prioritas akibat pergantian kepala daerah.

Hubungan antar dimensi juga tampak saling memengaruhi: rendahnya skor dukungan sistem digitalisasi pengadaan (2,94) melemahkan kemampuan kelembagaan memantau keberlanjutan; keterbatasan kapasitas SDM menghambat adopsi sistem digital baru; dan ketidakjelasan target kebijakan sektoral mengurangi efektivitas regulasi teknis.

Secara teoretis, penelitian ini memperluas kajian *readiness assessment* pada SP sektor jalan di tingkat kabupaten, dengan menggabungkan pendekatan kuantitatif dan kualitatif berbasis SWOT. Temuan ini menguatkan *institutional theory* dan *policy implementation gap theory* yang menekankan bahwa regulasi, kelembagaan, teknologi,

SDM, dan kebijakan strategis daerah harus berinteraksi secara sinergis.

Untuk mencapai tingkat kesiapan tinggi (> 3,50), strategi yang disarankan harus mencakup langkah-langkah berikut: (1) Penyusunan pedoman teknis SP sektor jalan, untuk memastikan bahwa implementasi SP pada sektor ini memiliki standar yang jelas dan dapat diterapkan secara seragam di seluruh daerah. (2) Pembentukan unit khusus SP di UKPBJ dan PUTRLH, yang memiliki tanggung jawab penuh dalam pengawasan dan implementasi SP pada proyek jalan kabupaten. (3) Peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan berkelanjutan dan sertifikasi hijau yang dirancang untuk memberikan pengetahuan teknis dan nonteknis terkait keberlanjutan dalam pengadaan. (4) Integrasi indikator hijau dalam sistem digitalisasi pengadaan, sehingga *platform* SPSE dan SIRUP tidak hanya dapat digunakan untuk pengadaan standar, tetapi juga untuk mengevaluasi dan memastikan bahwa prinsip keberlanjutan diterapkan pada setiap tahap pengadaan. (5) Penetapan target keberlanjutan yang terukur dalam dokumen kebijakan strategis daerah, yang dapat memandu pelaksanaan proyek jalan kabupaten sesuai dengan prinsip keberlanjutan yang lebih jelas dan terukur.



Gambar 2. Flowchart Strategi Peningkatan Kesiapan Sustainable Procurement

Gambar 2. menyajikan *flowchart* strategi peningkatan kesiapan SP sektor jalan kabupaten yang dirancang berdasarkan temuan penelitian ini. Setiap langkah disusun secara berurutan untuk menunjukkan keterkaitan logis antar tahapan, dimulai dari penguatan aspek regulasi dan kelembagaan, peningkatan kapasitas SDM, integrasi teknologi berbasis keberlanjutan, hingga penetapan target kebijakan yang terukur. Alur ini memperlihatkan bahwa pencapaian kesiapan tinggi memerlukan pendekatan holistik yang menggabungkan faktor struktural, teknis, dan strategis secara sinergis.

Strategi ini selaras dengan rekomendasi (OECD, 2015) dan (LKPP, 2022) yang menekankan pentingnya sinergi aspek regulasi, kelembagaan, SDM, teknologi, dan kebijakan strategis daerah untuk memastikan bahwa implementasi SP berjalan efektif dan berkelanjutan di tingkat daerah.

5. Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kesiapan Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya dalam mengimplementasikan SP pada pembangunan infrastruktur jalan berada pada kategori sedang dengan skor rata-rata 3,35. Kekuatan utama terletak pada dukungan regulasi yang memadai, komitmen kelembagaan yang relatif kuat, serta sistem digitalisasi pengadaan yang sudah beroperasi melalui LPSE. Namun demikian, implementasi SP masih menghadapi kelemahan mendasar, terutama pada aspek kapasitas SDM, ketiadaan pedoman teknis yang spesifik untuk sektor jalan, serta belum optimalnya integrasi indikator keberlanjutan ke dalam seluruh tahapan proses pengadaan.

Secara eksternal, peluang yang dapat dimanfaatkan mencakup dukungan regulasi nasional yang semakin menekankan prinsip pengadaan berkelanjutan, serta potensi integrasi *green criteria* dalam sistem LPSE yang dapat mempercepat transformasi menuju SP. Di sisi lain, ancaman yang dihadapi

mencakup dominasi penilaian berbasis harga terendah yang sering kali mengabaikan kualitas dan keberlanjutan, keterbatasan alokasi anggaran daerah, serta resistensi sebagian penyedia jasa terhadap perubahan prosedur dan persyaratan yang mengarah pada pengadaan berkelanjutan.

Dengan mempertimbangkan kondisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa implementasi SP di Kabupaten Tasikmalaya masih berada pada tahap penguatan fondasi. Untuk meningkatkan tingkat kesiapan menuju kategori tinggi, diperlukan intervensi strategis yang terencana dan terukur, meliputi: (1) penyusunan pedoman teknis SP sektor jalan yang jelas, terstandarisasi, dan kontekstual agar implementasi lebih konsisten. (2) pembentukan unit khusus SP di UKPBJ/PUTRLH guna mengoordinasikan, memantau, dan mengevaluasi pelaksanaan SP secara menyeluruh. (3) peningkatan kapasitas SDM melalui program pelatihan berkelanjutan, *upskilling*, dan sertifikasi *green procurement*. (4) penguatan sistem digitalisasi pengadaan dengan integrasi indikator hijau yang dapat mengukur kinerja keberlanjutan secara kuantitatif; serta (5) penetapan target dan indikator keberlanjutan yang terukur di dalam dokumen kebijakan strategis daerah sebagai acuan strategis jangka menengah dan panjang.

Rekomendasi ini sejalan dengan panduan (OECD, 2015) dan (LKPP, 2022) yang menekankan perlunya sinergi antara kerangka regulasi, penguatan kelembagaan, peningkatan kapasitas SDM, pemanfaatan teknologi informasi, serta keberadaan kebijakan strategis daerah yang operasional. Dengan demikian, apabila langkah-langkah tersebut diimplementasikan secara konsisten dan didukung komitmen politik yang kuat, Kabupaten Tasikmalaya berpotensi menjadi salah satu daerah percontohan dalam penerapan SP untuk infrastruktur jalan di tingkat nasional, sekaligus memberikan kontribusi nyata terhadap pencapaian target pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals*).

Daftar Pustaka

- Al Ahmari, D., & Brika, S. K. 2025. *Public Procurement Outcomes: Aligning Process, Policy, and Impact*. *Journal of Posthumanism*, 5(2), 1–36.
- Aliba, H., & Florida, W. 2025. *Global Encyclopedia of Public Administration, Public Policy, and Governance*. *Global Encyclopedia of Public Administration, Public Policy, and Governance*, August.
- Aprianti, D. I., & Chairuddin, S. 2024. *Green Public Procurement Sebagai Salah Satu Implementasi SDGs Sektor Publik Kota Samarinda*. *Nusantara Innovation Journal*, 2(2), 137–144.
- Creswell, J. W. 2018. *Research Design Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. In *European University Institute* (Issue 2).
- Didi, L., & Tenri, A. 2025. *Manajemen Pemeliharaan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Buton*. 10(5), 5274–5289.
- GN, Haya, E. 2023. *Pengaruh Inkonsistensi Kebijakan Ekspor Pasir Laut terhadap Pengelolaan Sumber Daya Alam dan Keberlanjutan Ekologis*. 304–316.
- Hasanah, A. U., Andaryani, S., Sari, F. H., & Dwikurniawati, I. U. 2024. *Inovasi Pelayanan Publik Berbasis Teknologi Digital: Tantangan dan Peluang di Pemerintah Daerah*. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 4(5), 5228–5235.
- Helwig, N. E., Hong, S., & Hsiao-wecksler, E. T. 2021. *Metode Penelitian Kualitatif dan Metode Penelitian Kuantitatif* (Issue January).
- Hudson, B., Hunter, D., & Peckham, S. 2019. *Policy Failure and the Policy-Implementation Gap: can Policy Support Programs Help? Policy Design and Practice*, 2(1), 1–14.
- ISO 20400. 2017. *ISO 20400:2017 - Sustainable Procurement - Guidance*. *International Standard Organization*, 2017, 62.
- Kamal, M. 2021. *Analisis Kebijakan Pengadaan Barang Dan Jasa Pemerintah Berkelanjutan*. *Jurnal Transformasi Administrasi*, 10(02), 131–142.
- Lendra, L., Hatmoko, J. U. D., & Wibowo, M. A. 2024. *Towards Sustainable Road Construction: Literature Review on Addressing Environmental Impacts and Promoting Green Technologies*. *Journal of Physics: Conference Series*, 2916(1).
- OECD. 2015. *OECD Guidelines on Corporate Governance of State-Owned Enterprises*.
- Pemerintah Kabupaten Tasikmalaya. 2023. *Surat Keputusan Bupati Tasikmalaya Nomor PU.12.06/Kep.483-DPURLH/2023 tentang Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Kabupaten*.
- Pouikli, K. 2021. *Towards mandatory Green Public Procurement (GPP) Requirements Under the EU Green Deal: Reconsidering the Role of Public Procurement as an Environmental Policy Tool*. *ERA Forum*, 21(4), 699–721.
- Putra, A. A. 2018. *Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan*. *Journal of the Society of Mechanical Engineers*, 121(1191), 47.
- Sadikin. 2019. *Peran pemerintah daerah dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat di Kecamatan Ulumanda*.
- Suci, S. N., Cendekiawan, M., & Firmansyah, A. 2024. *Berhasilkah Implementasi Pengadaan Publik Berkelanjutan Di Indonesia? Jurnalku*, 4(1), 36–49.
- Swift, A. 2022. *Being Creative with Resources in Qualitative Research*. *The SAGE Handbook of Qualitative Research Design*, April, 290–306.
- Webster, A., & Gardner, J. 2019. *Aligning Technology and Institutional Readiness: the Adoption of Innovation*. *Technology Analysis and Strategic Management*, 31(10), 1229–1241.