

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN  
INFRASTRUKTUR KELURAHAN LANGENHARJO  
DI KABUPATEN KENDAL  
(Studi Kasus Kerusakan Jalan di Kelurahan Langenharjo)**

**Laras Endah Cahyani<sup>1</sup>, Muhammad Fatchuriza<sup>2</sup>, Maulida Putri  
Rahmawati<sup>3</sup>**

*Universitas Selamat Sri, Kendal, Indonesia<sup>1,2,3</sup>*

E-mail: [cahyanilaras4@gmail.com](mailto:cahyanilaras4@gmail.com)

**ABSTRAK**

*Penelitian ini bertujuan untuk; (1) menganalisis dan mendeskripsikan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kelurahan Langenharjo, (2) menganalisis dan mendeskripsikan faktor-faktor yang menghambat implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan ruas 1 dan ruas 2 di Kelurahan Langenharjo. Pembangunan infrastruktur jalan sesuai Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Perda Kab. Kendal No 10 Tahun 2015 tentang Jalan. Penelitian ini menggunakan teori Edward III yang mempunyai empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan, yaitu: (1) komunikasi; (2) sumber daya; (3) disposisi dan; (4) struktur birokrasi. Empat variabel diatas dalam model yang dibangun oleh Edward III memiliki keterkaitan satu dengan yang lain dalam mencapai tujuan dan sasaran program. Latar belakang penelitian ini terkait dengan adanya kerusakan jalan yang berpengaruh pada aktifitas masyarakat. Hasil Penelitian; (1) Implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan, dioperasikan setelah memenuhi laik fungsi dan administrasi, pihak yang bertanggung jawab Dinas PUPR dan instansi terkait, segala pembiayaan dari Pemda Kab Kendal, (2) faktor penghambat diantaranya, (1) kurangnya sosialisasi program kepada masyarakat, (2) belum adanya sumber daya atau pegawai yang memiliki kapasitas pengawasan jalan, (3) Kewenangan pembangunan jalan ada di Dinas PUPR, sehingga jika terjadikerusakan jalan menunggu perbaikan dari dinas tersebut, (4) prosesur yang ditempuh dalam perbaikan jalan membutuhkan waktu lama.*

**Kata Kunci:** *Implementasi Kebijakan, Infrastruktur Jalan*

**ABSTRACT**

*This research aims to; (1) analyze and describe the implementation of road infrastructure development policies in Langenharjo Village, (2) analyze and describe the factors that hinder the implementation of road infrastructure development policies for sections 1 and sections 2 in Langenharjo Village. Development of road infrastructure in accordance with Law Number 38 of 2004*

*concerning Roads, District Regulation. Kendal No. 10 of 2015 concerning Roads. This study uses Edward III's theory which has four variables that greatly determine the success of a policy implementation, namely: (1) communication; (2) resources; (3) disposition and; (4) bureaucratic structure. The four variables above in the model built by Edward III are related to one another in achieving program goals and objectives. The background of this research is related to the existence of road damage which affects community activities. Research result; (1) Implementation of the road infrastructure development policy, operated after fulfilling functional and administrative feasibility, the party responsible for the PUPR Service and related agencies, all financing from the Regional Government of Kendal Regency, (2) inhibiting factors including, (1) lack of program socialization to the community, (2) there are no resources or employees who have the capacity to supervise roads, (3) the authority for road construction lies with the Public Works and Housing Agency, so if road damage occurs, they are waiting for repairs from the agency, (4) the process involved in road repairs takes a long time.*

**Keywords:** *Policy Implementation, Road Infrastructure*

## **PENDAHULUAN**

Pembangunan infrastruktur jalan mempunyai peranan penting dalam mendukung kegiatan ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan. Dari segi ekonomi, jalan raya merupakan modal sosial, penghubung antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari segi sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat dan dapat membawa perubahan sosial, membangun toleransi, dan meruntuhkan sekat-sekat budaya. Secara lingkungan, pembangunan berkelanjutan perlu didukung. Dari segi politik, keberadaan jalan merupakan penghubung antara wilayah-wilayah penghubung dan pengikat; dari segi pertahanan dan keamanan negara, keberadaan jalan memberikan akses dan mobilitas bagi penyelenggaraan sistem pertahanan dan keamanan

nasional. Distribusi sumber daya alam, tempat produksi, pasar, dan konsumen akhir, tentunya membutuhkan model yang efektif untuk menghubungkan tempat-tempat tersebut, yang digambarkan dalam bentuk simpul-simpul layanan distribusi (C.S.T Kansil, 2009).

Jalan tersebut dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan diantara kedua wilayah, juga membentuk kesatuan nasional untuk memperkuat pertahanan dan keamanan negara, dan membentuk tata ruang dalam rangka pencapaian tujuan pembangunan nasional (Pusjatan, n.d.). Pembangunan jalan merupakan kebutuhan yang sangat penting sebagai bagian dari penyelenggaraan jalan yang merupakan penunjang utama vitalitas dan kegiatan ekonomi pusat dan daerah, serta

pembangunan daerah sebagai infrastruktur pendukung utama perekonomian nasional. Jalan memiliki manfaat yaitu menciptakan banyak lapangan pekerjaan, meningkatkan penggunaan sumber daya, dan meningkatkan sektor riil dengan memberikan multiplier effect terhadap perekonomian.

Berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Kabupaten Kendal Nomor 10 Tahun 2015 tentang Jalan, pada pasal 1 ayat (7), penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan. Penyelenggaraan jalan merupakan kebijakan dari Pemerintah Daerah (*Perda Kabupaten Kendal Nomor 10 Tahun 2015 Tentang Jalan*, 2016). Penyelenggaraan jalan tersebut termasuk dalam urusan pemerintahan yang berkaitan dengan pelayanan dasar di bidang pekerjaan umum dan penataan ruang sebagaimana yang dijelaskan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Pemerintah Daerah wajib menyediakan sistem jaringan jalan yang baik serta kualitas jalan yang prima, baik dari sisi desain maupun pemeliharaan yang berkesinambungan. Oleh karena itu pemerintah daerah perlu melakukan pengawasan baik dari pengaturan, pembinaan, maupun pembangunan infrastruktur jalan (ANNET & Naranjo, 2014).

Pasal 16 ayat (1) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, menyebutkan bahwa pengawasan

jalan bertujuan untuk mewujudkan tertib penyelenggaraan jalan. Pengawasan jalan dilakukan oleh pihak-pihak yang ditunjuk untuk melakukan tugas pengawasan jalan tersebut. Pengawasan jalan kabupaten dilakukan oleh dinas yang berwenang di daerah setempat. Pengawasan jalan di Kabupaten Kendal, dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Bidang Bina Marga. Fungsi jalan menyentuh seluruh aspek kehidupan masyarakat, jika terjadi kerusakan jalan maka akan berdampak pada mobilitas masyarakat. Penyebab kerusakan jalan dapat bervariasi. Misalnya karena pengurangan permukaan bumi dengan tanda-tanda awal abstraksi air tanah, proses alami, efek tekanan konstruksi, gaya tektonik, dan perubahan tanah antropogenik (INDONESIA, 2004).

Hal yang memprihatinkan bahwa kerusakan yang terjadi tidak segera mendapatkan perbaikan, sehingga kerusakannya sampai pada ambang batas yang membahayakan para pengguna jalan. Semestinya kondisi jalan tidak akan semakin buruk seperti yang terjadi, jika pengawasan jalan dilakukan dengan baik dan rutin. Selain itu setiap muncul kerusakan pada jalan, pemerintah setempat langsung menindaklanjutinya dengan cara pemeliharaan yang baik.

Kabupaten Kendal sebagai salah satu wilayah yang dilalui sebagai jalur pantura juga tidak bisa terhindar dari kerusakan jalan. Kerusakan jalan tersebut tidak hanya pada jalan

provinsinya saja namun juga jalan kabupaten di Kabupaten Kendal berdampak pada kerusakan jalan tersebut bisa dilihat pada tabel di kabupaten. Adapun kondisi dan status bawah ini:

**Tabel 1. Kondisi Jalan dan Status Jalan Kabupaten Kendal  
Tahun 2016 – 2019**

Kondisi Jalan	Status Jalan Kabupaten Kendal			
	2016	2017	2018	2019
Baik	240.949	245.120	286.035	338.011
Sedang	150.296	183.250	172.580	150.016
Rusak	149.698	209.608	197.177	167.787
Rusak Berat	230.050	133.015	115.201	115.179
Jumlah	770.993	770.993	770.993	770.993

Sumber : Dinas PUPR Kabupaten Kendal, 2019 (<https://kendalkab.go.id>)

Kondisi jalan kabupaten di Kabupaten Kendal pada akhir tahun 2019 dilihat dari tabel tersebut, diketahui jalan rusak 167.787 kilometer atau 21,76 persen dan jalan dalam kondisi rusak berat 115.179 atau 14,94 persen. Sebesar 36,7 persen jalan di Kabupaten Kendal masih mengalami kerusakan dan harus mendapatkan perhatian dari pemerintah. Mencermati kondisi jalan tersebut, tentu membawa dampak ekonomi juga sosial. Segi ekonomi, infrastruktur jalan yang kurang memadai tersebut akan menghambat jalannya lalu lintas barang dan orang.

Dikhawatirkan kerusakan yang terjadi tidak segera diperbaiki sehingga kerusakan mencapai ambang batas yang membahayakan pengguna jalan. Kondisi jalan tidak bisa menjadi lebih buruk jika pemantauan jalan dilakukan dengan benar dan teratur. Masyarakat mengalami kecelakaan atau kerugian akibat jalan yang rusak. Kasus

kerusakan jalan melibatkan komponen-komponen berikut:

Kondisi lalu lintas yang memerlukan pengendalian yang memadai terhadap kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut

Penataan ruang di sekitar jalan tidak mengontrol pembangunan di sekitar jalan, dan prasarana jalan mudah rusak. Misalnya, peningkatan beban kendaraan akibat peningkatan aktivitas akibat kerusakan jalan akibat perubahan pemanfaatan ruang. Pengelolaan kegiatan di sekitar jalan, dalam hal ini kegiatan masyarakat perlu dikendalikan untuk mencegah kerusakan jalan, seperti membuang sampah ke selokan

(<http://www.pusjatan.pu.go.id>)

Hasil penelitian sebelumnya mengenai pengawasan jalan di Kabupaten Paser, Salah satu indikator keberhasilan pemantauan dan pengendalian terkait kontrak adalah, pertama dan terutama, ketepatan waktu

pelaksanaan dan penyerapan keuangan. Relevan dengan kontrak, yaitu untuk memastikan apakah proyek dilaksanakan sesuai dengan waktu yang ditentukan. Juga soal penyerapan dana, apakah sudah sesuai dengan perkiraan anggaran (Fadlan, 2016).

Selain penelitian di atas, terdapat penelitian lainnya mengenai pengawasan jalan di Kota Tanjungpinang. Penelitian yang lain tersebut dapat disimpulkan bahwa Pemeliharaan jalan Tanjung Pinang diawasi oleh Dinas Bina Marga Tanjung Pinang sebagai bentuk kontrol terhadap kegiatan pemerintah terkait masalah prasarana dan sarana jalan. Pada dasarnya berlangsung dalam beberapa tahap yaitu tahap persiapan, pelaksanaan dan pelaporan. Namun dalam praktiknya, itu terkenal tidak berfungsi dengan baik. Hambatan pemantauan, seperti tidak adanya jadwal rutin kegiatan pemantauan. Pengawasan di tempat kejadian kini hanya diikuti laporan dari pengguna jalan, media massa atau tokoh masyarakat (FANDRI, 2016)

Hasil penelitian-penelitian sebelumnya, peneliti tertarik untuk meneliti peran yang dilakukan pemerintah daerah dalam kebijakan pengawasan jalan, baik dari pengaturan, pembinaan, maupun pembangunan infrastruktur jalan dalam rangka peningkatan pelayanan publik. Mencermati, kondisi jalan di Kabupaten Kendal secara umum, dan khususnya di Kelurahan Langenharjo, bahwa implementasi kebijakan tentang

pengawasan jalan, sesungguhnya bukan sekedar berhubungan dengan penerjemahan pertanyaan kebijakan (*policy statement*).

Sebagaimana pembangunan infrastruktur jalan di RT 02 RW 01, RT 03 RW 01 (Ruas 1), dan RT 03 RW 01 (Ruas 2). Semula jalan yang ada di ruas 1 dan ruas 2 berupa paving blok yang sudah rusak permukaannya karena sistem drainase samping yang kurang berfungsi. Pembangunan infratraktur jalan tersebut merupakan jalan lokal Kelurahan Langenharjo dengan lalu lintas rendah (Hasil Observasi Lapangan). Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik mengadakan penelitian dengan judul: “Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Kelurahan Langenharjo di Kabupaten Kendal (Studi Kasus Kerusakan Jalan di Kelurahan Langenharjo)”.

## **KAJIAN PUSTAKA**

### **Penelitian Terdahulu**

Kajian penelitian terdahulu tentang implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur khususnya jalan, pernah dilakukan peneliti sebelumnya, yaitu:

1. Fadlan, (2016). Judul Penelitian: “Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan Infrastruktur Jalan Kabupaten oleh Dinas Bina Marga, Pengairan dan Tata Ruang (Studi Kasus Di Kabupaten Paser)”. Jenis penelitian kualitatif. Hasil penelitian keberhasilan pengawasan dan pengendalian ini terkait kontrak,

yaitu, ketepatan waktu pengerjaan dan juga daya serap keuangan. Terkait kontrak ialah pengukuhan dari pelaksanaan dari sebuah proyek, apakah sudah sesuai dengan waktu yang sudah ditentukan. Daya serap keuangannya, apakah sesuai dengan perkiraan anggaran atau tidak. Mengenai tingkat keberhasilannya, pihak dinas sudah berusaha semaksimal mungkin untuk menyediakan infrastruktur yang baik bagi masyarakat. Namun kembali ke masyarakat tentang bagaimana mereka memanfaatkan fasilitas-fasilitas itu, apakah mereka juga memperhatikan dan mau menjaga agar fasilitas-fasilitas yang disediakan oleh pemerintah dapat terjaga dan bertahan dengan baik, karena terkadang masyarakat tidak memiliki pengetahuan yang cukup mengenai bagaimana memelihara jalan seperti halnya melintas dengan kendaraan dengan muatan yang berlebihan.

2. Ulvi Fandri, (2016). Judul Penelitian: “Pengawasan Pemeliharaan Jalan oleh Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kota Tanjungpinang.” Hasil penelitian, bahwa Pemeliharaan jalan Tanjung Pinang diawasi oleh Dinas Bina Marga Tanjung Pinang sebagai bentuk kontrol terhadap kegiatan pemerintah terkait masalah prasarana dan sarana jalan. Pada dasarnya berlangsung dalam beberapa tahap yaitu tahap persiapan, pelaksanaan dan

pelaporan. Namun dalam praktiknya, itu terkenal tidak berfungsi dengan baik. Hambatan pemantauan, seperti tidak adanya jadwal rutin kegiatan pemantauan. Pengawasan di tempat kejadian kini hanya diikuti laporan dari pengguna jalan, media massa atau tokoh masyarakat.

3. Hartini, Sri dan Setiajeng Kadarsih, (2012). Judul Penelitian: “Analisis Terhadap Implementasi Kebijakan Pengelolaan Jalan di Kabupaten Banyumas.” Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan yang dilakukan Pemerintah Kabupaten Banyumas didasarkan oleh kebijakan tertulis dan termaktub dalam program kerja tahunan dalam menyediakan infrastruktur jalan. Program tersebut terbagi menjadi program pembangunan dan pemeliharaan jalan. Pembangunan jalan dilakukan dalam bentuk peningkatan dan pelebaran jalan serta pengaspalan jalan sedangkan pemeliharaan jalan dilakukan melalui pemeliharaan rutin dan berkala. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan kebijakan pengelolaan jalan antara lain faktor hukum yang belum komprehensif, faktor hukum yang masih terkendala kebijakan pimpinan, fasilitas atau fasilitas yang kurang baik, faktor masyarakat yang cenderung mengalihkan tanggung jawab kepada pemerintah, dan faktor budaya yang toleran. Sinergi yang tercipta antara pusat



dan daerah serta masyarakat dan pelaksana teknis pengelolaan jalan untuk meniadakan bahwa pembuatan kebijakan bukan merupakan hak prerogatif pimpinan tetapi didasarkan pada keinginan dan kebutuhan pelaksana dan masyarakat. Oleh karena itu, ketika kebijakan pengelolaan jalan dibuat, dengar pendapat publik harus dilakukan terlebih dahulu.

4. Asmawie Ali, (2006). Judul Penelitian: “Identifikasi Kebijakan Dalam Pembiayaan Pemeliharaan Jalan Kabupaten Kota Sungailiat di Kabupaten Bangka”. Hasil analisis yang dilakukan ditemukan bahwa permasalahan yang paling mendasar dalam kebijakan keuangan pemeliharaan jalan kabupaten di Kota Sungailiat adalah penentuan prioritas pemeliharaan jalan yang diusulkan. Saat menentukan peringkat untuk pemeliharaan jalan, terlihat bahwa legislatif sangat mempengaruhi hasil akhir dari program perawatan. Hasil analisis teknis berdasarkan laporan teknis dari badan/badan yang berwenang di bidang perencanaan jalan (dalam hal ini Kantor Kimpraswil Kabupaten Bangka) belum sepenuhnya merupakan hasil definitif untuk menentukan prioritas program pemeliharaan jalan, meskipun Teknis Analisa yang dilakukan berdasarkan hasil Musrenbang sampai dengan Tingkat Desa. Dari segi pendanaan, pemeliharaan jalan kota Sungailiat bersumber dari dana daerah. Situasi ini memungkinkan daerah untuk mengoptimalkan potensi daerah sedemikian rupa sehingga diharapkan efek positif yang mengarah pada kemajuan daerah. Beberapa hal yang dapat direkomendasikan adalah; menetapkan susunan organisasi penyelenggara jalan yang tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan era otonomi daerah, menetapkan susunan organisasi menjadi acuan pemerintah dalam pemeliharaan jalan, mengupayakan peningkatan pengembangan kemampuan Perangkat Daerah dan peningkatan kapasitas aparatur daerah seiring bertambahnya tugas.
5. Asriadi (2011). Judul Penelitian: “Evaluasi Kegiatan Pemeliharaan Jalan ditinjau dari jenis Kekerasan dan Pola Penanganan di Kabupaten Selayar”. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sifat perkerasan jalan bergaris lebih baik dibandingkan dengan jalan dengan Lasbutag. Tidak terdapat perbedaan efisiensi berdasarkan kekuatan struktur perkerasan antara ruas jalan yang menggunakan Lapen dan Lasbutag untuk mendukung volume lalu lintas sebagai jalan lokal. Ada perbedaan utama antara pemeliharaan sistem dengan penunjukan dan manajemen mandiri. Sistem otonom terbukti lebih sederhana dalam hal prosedur pelaksanaan, lebih cepat dalam hal waktu pelaksanaan dan lebih baik

dalam hal kualitas pekerjaan. Berdasarkan uraian di atas, terdapat beberapa persamaan dan perbedaan antara penelitian yang dilakukan oleh peneliti yang berbeda. Kemiripan dengan penelitian tersebut adalah penelitian ini mengkaji implementasi program kebijakan infrastruktur jalan, namun penelitian yang dilakukan peneliti mengkaji implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan sesuai dengan proses implementasinya. Dalam penelitian ini, peneliti melihat implementasi kebijakan dari perspektif komunikasi, sumber daya, kesepakatan dan struktur birokrasi. Pada saat yang sama, studi sebelumnya membahas kebijakan output dan pencapaian target berdasarkan hasil implementasi.

### **Kebijakan Publik**

Kebijakan publik adalah jawaban dari masalah, karena merupakan upaya untuk memecahkan, mengurangi dan mencegah sesuatu yang buruk dan sebaliknya menjadi juara inovasi dan pemimpin yang baik, dilakukan dengan cara terbaik dan dengan cara yang tepat sasaran terjadi. Dapat juga dikatakan bahwa pengetahuan kebijakan publik adalah pengetahuan tentang sebab, akibat dan berfungsinya kebijakan dan program publik. (Kencana, 1999:106).

### **Implementasi Kebijakan**

Menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier (Wahab, 2012) Implementasi adalah pemahaman tentang apa yang sebenarnya terjadi

setelah suatu program dinyatakan efektif atau dirumuskan. Edward III (Subarsono, 2011) memberikan pandangan berpandangan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, sebagai berikut:

1. Komunikasi yaitu keberhasilan implementasi kebijakan mengandaikan bahwa pelaksana mengetahui apa yang perlu dilakukan, dimana tujuan kebijakan harus dikomunikasikan kepada kelompok sasaran (target group) untuk mengurangi distorsi implementasi.
2. Sumber Daya Sekalipun isi kebijakan telah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, implementasinya tidak akan berjalan efektif jika pelaksana tidak memiliki sumber daya untuk mengimplementasikannya. Sumber daya ini dapat berupa sumber daya manusia, misalnya penerapan pengetahuan dan sumber daya keuangan.
3. Karakter adalah hakikat dan ciri-ciri pelaksana, seperti dedikasi, kejujuran, demokrasi. Jika pelaksana memiliki pola pikir yang baik, maka pelaksana dapat mengimplementasikan kebijakan sesuai dengan keinginan pengambil keputusan. Jika pelaksana memiliki sikap atau pandangan yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif.
4. Struktur Birokrasi Struktur organisasi yang bertanggung jawab



atas implementasi kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Aspek struktur organisasi meliputi standar operasional prosedur (SOP) dan fragmentasi. Struktur organisasi yang terlalu panjang melemahkan kontrol dan menciptakan birokrasi, oleh karena itu prosedur birokrasi yang kompleks dan rumit, yang membuat operasi organisasi menjadi tidak fleksibel. Menurut Edwards, sumber daya yang paling penting adalah staf yang memadai dan keterampilan yang baik untuk memenuhi tugasnya, wewenang dan fasilitas yang diperlukan untuk menerjemahkan proposal di atas kertas untuk memberikan layanan publik (Winarno, 2007).

#### **Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan**

- a. Pengelompokan jalan berdasarkan fungsi jalan yang termasuk dalam Pasal 7 dan terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Fungsi jalan yang termasuk dalam sistem jaringan jalan primer terdiri dari jalan utama, jalan kolektor primer, jalan lokal primer dan jalan primer sekitarnya. Pengoperasian jaringan jalan yang tergolong jaringan jalan sekunder terdiri dari arteri lalu lintas sekunder, kolektor sekunder, lingkungan sekunder lokal dan lingkungan sekunder.
- b. Klasifikasi jalan berdasarkan status Pasal 9, yang terdiri atas jalan raya, jalan provinsi, jalan kota, jalan kota,

dan jalan desa. Klasifikasi berdasarkan status jalan memberikan kewenangan kepada pemerintah untuk mengelola jalan dengan pelayanan nasional dan pemerintah daerah berdasarkan prinsip otonomi daerah.

- c. Berdasarkan UU No. Kategori jalan menurut Pasal 19 Pasal 22 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2009 dikelompokkan menurut spesifikasi penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan serta untuk penyediaan prasarana jalan. Klasifikasi jalan berdasarkan penggunaan jalan dan arus lalu lintas dan arus lalu lintas jalan dibuat menjadi beberapa kategori berdasarkan aktivitas dan intensitas lalu lintas untuk mengatur penggunaan dan lalu lintas jalan serta arus dan daya dukung jalan. beban gandar terberat dan dimensi kendaraan bermotor. Kelompok jalan terdiri dari:

- Jalan Kelas I, yaitu jalan utama dan jalan kolektor, dapat digunakan oleh kendaraan bermotor dengan lebar maksimal 2.500 mm, panjang maksimal 18.000 mm, ukuran maksimal 4.200 mm dan beban sumbu 10 ton;
- Jalan kelas II, yaitu. jalan raya, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan yang dapat digunakan kendaraan bermotor dengan lebar maksimal 2.500 mm, panjang maksimal 12.000 mm, ukuran

maksimal 4.200 mm dan beban sumbu 8 ton.

- Jalan kelas III, yaitu. kendaraan bermotor dengan lebar maksimal 2.100 mm, panjang maksimal 9.000 mm, ukuran maksimal 3.500 mm dan beban sumbu 8 ton, diperbolehkan melintas di jalan arteri, kolektif, lokal, dan lingkungan. Jalan kelas khusus, mis. kendaraan bermotor dengan lebar lebih dari 2.500 milimeter, panjang lebih dari 18.000 milimeter, ukuran maksimum 4.200 milimeter dan beban sumbu roda terberat lebih dari 10 ton, diperbolehkan melaju (INDONESIA, 2004)

## **METODE**

Desain penelitian ini menggunakan desain penelitian dengan pendekatan deskriptif kualitatif. Karena pada penelitian ini akan menghasilkan data deskriptif yang berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan tingkah laku atau perilaku yang dapat diamati oleh peneliti. Pada pendekatan deskriptif kualitatif kita dapat mengumpulkan data-data yang terdiri dari kata-kata, gambar, dan bukan yang terkait dengan angka-angka (Moleong, 2002). karena hal itu disebabkan oleh adanya penerapan metode kualitatif pada penelitian ini. sedangkan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah berupa data primer dan data sekunder. Dimana data primer merupakan data yang didapat langsung dari narasumber atau informan yang ada di lapangan dengan tujuan agar

penelitian ini bisa mendapatkan hasil yang sebenarnya dari objek yang diteliti yang dilakukan dengan metode wawancara langsung untuk mendapatkan informasi tentang implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan Kabupaten Kendal. Kemudian data sekunder berasal dari literatur buku, jurnal karya ilmiah dan regulasi mengenai judul penelitian.

Subjek pada penelitian ini yaitu orang yang betul-betul mengetahui atau seseorang yang terlibat langsung dengan permasalahan penelitian yaitu: Kepala Kelurahan Langenharjo, Sekretaris Kelurahan Langenharjo, Tokoh Masyarakat/Ketua RT/RW. Sedangkan pemilihan informan yang dilakukan pada penelitian ini didasarkan pada asas subjek yang mengetahui permasalahan dan menguasainya, memiliki data serta bersedia memberikan informasi yang akurat terkait permasalahan yang diteliti. Pada penelitian ini menggunakan teknik purposive sampling, yaitu salah satu teknik sampling non random sampling dimana peneliti menentukan pengambilan sampel dengan cara menetapkan ciri-ciri khusus yang sesuai dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan dapat menjawab permasalahan penelitian.

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode pengamatan atau observasi non partisipan, wawancara dan dokumentasi terhadap subyek penelitian. Teknik analisis data yang digunakan adalah metode non statistik

yaitu analisis data deskriptif artinya dari data yang diperoleh melalui penelitian tentang implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan di Kelurahan Langenharjo yang dilaporkan apa adanya kemudian dianalisis secara deskriptif untuk mendapatkan gambaran mengenai fakta yang ada. Menurut Miles & Huberman analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu; reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan/verifikasi.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan**

#### **1. Pengoperasian Jalan Umum dan Fungsi Secara Teknis Administratif**

Evaluasi Komponen jalan dan dokumen pemeliharaan jalan Berdasarkan standar teknis keselamatan pertama Peraturan Legalitas Dokumen yang Berlaku saat ini. Daerah yang bertanggung jawab jalan di kabupaten kendal, bisa Buat lebih banyak jalur terbukti aman melalui kondisi jalan yang baik Fungsi. Menurut kepala desa Langenharjo. Ruas jalan yang layak secara fungsional adalah kondisi jalan yang memuaskan Persyaratan Kualifikasi Teknis memberikan keamanan Persyaratan Pengguna dan Administrasi Hal ini memberikan kepastian hukum bagi operator jalan dan pengguna jalan sehingga dapat dioperasikan untuk publik. Tujuan pelaksanaan Penilaian kecukupan

fungsional jalan adalah memastikan jalan Menurut kriteria kelayakan demikian Keamanan untuk semua pengguna jalan. Menurut sekretaris desa Langenharjo

Sesuai dengan Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 yang menjelaskan tentang Jalan, pemenuhan laik fungsi dilakukan pada jalan umum yang meliputi jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten/kota dan jalan desa. Ketentuan mengenai pemenuhan laik fungsi jalan disebutkan pada Pasal 30 Ayat 1 Huruf a yang berbunyi: "Pengoperasian jalan umum dilakukan setelah dinyatakan memenuhi persyaratan laik fungsi secara teknis dan administratif" Ketentuan selanjutnya disebutkan pada Pasal 30 Ayat 2 yang berbunyi: "Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan laik fungsi, tata cara pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan secara berkala, dan pembiayaan pembangunan jalan umum, serta masukan masyarakat diatur dalam peraturan pemerintah."

Kepala Kelurahan dan Sekretaris Kelurahan desa Langenharjo menyatakan bahwasanya jalan umum dioperasikan setelah ditetapkan dan memenuhi persyaratan laik fungsi jalan umum secara teknis serta administratif sesuai dengan pedoman yang sudah ditetapkan oleh Menteri dan menteri terkait, yaitu Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan merupakan turunan dari Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan. Dalam peraturan tersebut dijelaskan, ketentuan mengenai laik

fungsi jalan yang mana dijelaskan lebih detail meliputi pedoman laik fungsi jalan, waktu pelaksanaan dan jangka waktu untuk diuji, serta lingkup uji dan penetapan laik fungsi jalan. Ketentuan tersebut diatas telah dijabarkan pada Pasal 102 Ayat 1.

Berdasarkan hasil wawancara dan observasi pada objek penelitian, dapat dikemukakan bahwa jalan dioperasikan setelah memenuhi berbagai persyaratan secara administratif. Kelaikan pengoperasian jalan sudah sesuai prosedur yang berlaku, sebagaimana dikemukakan oleh Kepala Kelurahan dan Sekretaris Kelurahan Langenharjo.

## **2. Kewajiban Penyelenggara dalam Pemeliharaan, Perawatan, dan Pemeliharaan Jalan**

Penyelenggara jalan harus lebih memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala yang fungsinya untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan.

Hasil wawancara dengan Kepala Kelurahan Langenharjo, tentang siapa yang bertanggung jawab dalam pemeliharaan jalan, dikatakan; “Instansi pelaksana jalan, yaitu (a) Kementerian Pekerjaan Umum (Direktorat Jenderal Jalan dan Badan Pengatur Jalan Tol) bertanggung jawab atas jalan nasional. (b) Pemerintah provinsi untuk jalan provinsi (Dinas Pekerjaan Umum Provinsi atau Dinas Bina Marga Provinsi). (c) Bupati/Dewan Kota (Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten/Kota) Jalan

Kabupaten/Kota.” (Hasil Wawancara dengan Kepala Kelurahan Langenharjo, Kode 1).

Selain itu, informasi tentang siapa yang bertanggung jawab terhadap pemeliharaan jalan, juga dikemukakan oleh Sekretaris Kelurahan Langenharjo, sebagai berikut; Instansi yang bertanggung jawab dalam pengelolaan transportasi jalan atau pengelolaan prasarana dan sarana transportasi jalan adalah Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Provinsi/Kota/Kabupaten. Bagian yang tidak terpisahkan dari kepolisian adalah Kepolisian Republik Indonesia yang pada pusatnya Kepolisian Republik Indonesia masih menggunakan sistem yang melewati anggaran pemerintah, serta sistem yang diterapkan oleh Kementerian Pekerjaan Umum, yang sudah dapat digolongkan sebagai sistem tradisional karena tidak mengikutsertakan keikutsertaan dalam Pembiayaan Sektor Jalan Raya Pengguna Jalan. (Hasil Wawancara dengan Pegawai Kelurahan Langenharjo Bidang Infrastruktur, Kode 2).

Jalan, sebagai sarana transportasi darat di Kelurahan Langenharjo, yaitu meliputi bagian jalan, berupa bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang ada pada permukaan tanah. Agar jalan berfungsi dan dapat digunakan serta terhindar dan dapat meminimalisasi kerusakan diperlukan adanya perawatan dan pemeriksaan.

Tahapan pelaksanaan perawatan dan pemeriksaan jalan menurut Kepala Kelurahan dibagi menjadi 2, yaitu tahapan pelaksanaan program perawatan secara swakelola atau dengan kontrak. Lebih lanjut dikemukakan, “Tahapan pelaksanaan perawatan jalan swakelola meliputi pemeliharaan jalan secara rutin, melakukan pembersihan bahu jalan, sistem drainase.” Sedangkan pelaksanaan program penanganan dengan kontrak, yaitu melakukan pemeliharaan jalan secara berkala, rekonstruksi. Sedangkan perawatan dan pemeriksaan jalan dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan dilakukan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Berdasarkan hasil wawancara dapat dikemukakan bahwa pemeliharaan jalan di Kelurahan Langenharjo adalah Aktivitas perawatan jalan, dalam bentuk pencegahan, perawatan dan perbaikan yang diperlukan jaga jalan tetap berlari Mengoptimalkan layanan transportasi usia rencana seperti ini ditetapkan dapat dicapai. pemeliharaan jalan harian Kegiatan keperawatan dan memperbaiki kerusakan terjadi dalam fragmen jalan kondisional Layanan hebat. Namun jalan dengan pelayanan jalan yang stabil dalam kondisi baik atau sedang sesuai dengan usia program menghitung dan mengikuti Standar tertentu. pemeliharaan jalan secara berkala proses Mencegah

kerusakan yang lebih luas, masing-masing kerusakan yang dihitung Dalam desain menurun statusnya dapat dipulihkan dalam kondisi stabilitas yang sesuai punya rencana.

### **3. Pembiayaan Pembangunan Jalan Kelurahan Langenharjo**

Pembiayaan jalan selama ini, di Kabupaten Kendal, khususnya Kelurahan Langenharjo masih menggunakan sistem melalui APBN, sama seperti yang dilakukan oleh Kementerian Pekerjaan Umum, yang sudah dapat diklasifikasikan oleh sistem tradisional karena tidak termasuk partisipasi pengguna jalan Menyediakan dana untuk sektor jalan (Hasil Wawancara dengan Kepala Kelurahan Langenharjo, Kode 1).

Dengan mekanisme itu sepertinya tidak hubungan langsung antara biaya dikeluarkan oleh pengguna jalan biaya pemeliharaan jalan jadi. Pembiayaan jalan di Kelurahan Langenharjo berasal dari dana alokasi umum pemerintah daerah Kabupaten Kendal dalam bentuk block grant ke daerah, serta alokasi dana Inpres Jalan Kabupaten. Namun, sampai Saat ini pembiayaan sudah lewat berbagai bentuk pemerintahan misalnya melalui perpajakan umum atau perpajakan spesial. contoh pembiayaan Pemerintah pajak umum, seperti yang ditunjukkan Yang berhasil sejauh ini adalah datanya pemeliharaan dan penanganan (termasuk Perbaikan, Peningkatan dan Jalan Baru), masing-masing merupakan jalan nasional jalan nasional yang unik dan gabungan, Terlihat di semua

provinsi Dana Umum dan Dana Khusus berikan kepada daerah. (Hasil Wawancara dengan Sekretaris Kelurahan langenharjo, Kode 2).

Berdasarkan hasil wawancara dapat dikemukakan bahwa pembiayaan perawatan jalan dilakukan oleh pemerintah daerah Kabupaten Kendal. Pemerintah Kelurahan menerima dana sebagai anggaran proyek berdasarkan ajuan dari sebelumnya.

Di era otonomi daerah, Mengalokasikan dana untuk kegiatan pembangunan yang lebih terdefinisi Berdasarkan daerah yang berasal dari PAD (Pendapatan Asli Daerah), Dana Perimbangan (DAU dan DAK) maupun Dana Pinjaman Daerah. DAK terdiri dari dua blok yaitu Alokasi Dana Pembangunan Dalam hal ini infrastruktur jalan Sertakan departemen pendidikan, kesehatan dan Pertanian ada di blok DAK Tidak dihindarkan kembali. Namun, DAK Masih sektoral, saja untuk sebagian besar wilayah membutuhkan.

Alokasi dana secara umum (DAU) yang akan diberikan ke wilayah umum Dana tidak mencukupi karena kegiatan pembangunan Terutama digunakan pembiayaan anggaran rutin, dan Pembiayaan Sektor Lain Pajak dan Pengiriman Biaya regional yang berlaku saat ini belum cukup. (Hasil wawancara dengan Sekreatris Kelurahan, Sept 2020).

### **Faktor Yang Mempengaruhi**

#### **1. Komunikasi**

Sosialisasi sangat minim dilakukan terkait dengan pembangunan

jalan, pihak kelurahan hanya ada pemberitahuan kalau akan diadakan pembangunan jalan. Hal ini berbeda dengan pembangunan gang, pihak kelurahan justru yang berperan dalam hal ini.

#### **2. Sumber Daya**

Sumber daya di Kelurahan langenharjo, dalam hal teknis sudah tersedia, namun dalam pengawasan seharusnya dilakukan oleh badan pengawas jalan, karena keterbatasan sumber daya dan anggaran di 80 tingkat kelurahan, maka badan ada pengawas jalan.

#### **3. Disposisi**

Kelurahan Langenharjo, mendukung dan berkomitmen terhadap kesiapan implementasi implemetasi kebijakan perawatan infrastruktur perawatan jalan. Namun kewenangan sepenuhnya ada di Dinas PUPR, sedangkan pihak kelurahan sebagai pelaksana dan pendamping saja dalam pembangunan infrastruktur jalan.

Berdasarkan hasil wawancara dapat dikemukakan bahwa sikap aparat atau pegawai Kelurahan langenharjo terhadap pembangunan infrastruktur jalan di wilayah administratif sangat mendukung dengan berpartisipasi sesuai kewenangannya.

#### **4. Struktur Birokrasi**

Struktur birokrasi ini akan menghambat percepatan pembangunan infrastruktur jalan, karena melibatkan beberapa instansi, seperti Dinas Perhubungan, Kepolisian, dan pemegang kewenangan di Dinas PUPR. Sesama instansi-instansi terkait



yang bertanggung jawab baik dari fisik jalan, bangunan di pinggir jalan maupun marka jalan tersebut masih bekerja secara individu. Kurangnya koordinasi ini tentunya menghambat proses pembangunan dan perawatan jalan.

### KESIMPULAN

Pengoperasian jalan di Kelurahan Langenharjo selesai setelah Menyatakan bahwa persyaratan untuk operasi normal terpenuhi Secara teknis jalur administrasi. dengan ramah Manajemen Kepatuhan Manajemen peralatan jalan, kondisi jalan, Tingkat jalan, kepemilikan properti ruang tanah File jalan, kaki jalan raya, dan lingkungan.

Instansi yang bertanggung jawab Perawatan, pemeliharaan dan pemeliharaan jalan di Kelurahan Langenharjo adalah, Pemerintah Kabupaten Kendal melalui Dinas PUPR (Bina Marga). Dinas PUPR juga bekerjasama dengan Dinas Perhubungan dan Kepolisian.

Pembiayaan pembangunan jalan di Kelurahan langenharjo oleh pemerintah Daerah kabupaten Kendal, melalui dana alokasi umum. Masyarakat belum terlibat langsung dalam pembiayaannya.

Beberapa faktor penghambat pembangunan jalan di Keluraha Langenharjo, diantaranya; (1) kurangnya sosialisasi program kepada masyarakat, (2) belum adanya sumber daya atau pegawai yang memiliki kapasitas pengawasan jalan, (3)

Kewenangan pembangunan jalan ada di Dinas PUPR, sehingga jika terjadikerusakan jalan menunggu perbaikan dari dinas tersebut, (4) prosesur yang ditempuh dalam perbaikan jalan membutuhkan waktu lama dan pengkajian mendalam dari Dinas PUPR, sehingga perbaikan jalan memerlukan waktu lama

### DAFTAR PUSTAKA

- ANNET, N., & Naranjo, J. (2014). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah. *Applied Microbiology and Biotechnology*, 85(1), 2071–2079.
- C.S.T Kansil, et al. (2009). *Tindak Pidana Dalam Undang-undang Nasional*. Jala Permata Aksara.
- Fadlan. (2016). Insfrastruktur dan Pengendalian Pembangunan Insfrastruktur jalan Kabupaten Oleh Dinas Bina Marga, Pengairan dan Tata Ruang. *EJournal Administrasi Negara*, 4(4), 4842–4853.
- Fandri, U. (2016). *Pengawasan Pemeliharaan Jalan Oleh Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kota Tanjungpinang*.
- Indonesia, S. N. R. (2004). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan*. 1, 1–42. [http://www.dpr.go.id/dokblog/dokumen/F\\_20150616\\_4760.PDF](http://www.dpr.go.id/dokblog/dokumen/F_20150616_4760.PDF)
- Moleong, L. J. (2002). *Metodologi penelitian Kualitatif*. PT. Remaja Rosdakary.

*Perda Kabupaten Kendal Nomor 10 Tahun 2015 Tentang Jalan.* (2016). 1–23.

Pusjatan, K. P. (n.d.). *Standar jalan yang berwawasan keselamatan transportasi darat.*

Subarsono, A. (2011). *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi.* Pustaka Pelajar.

Wahab, A. (2012). *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Penyusunan*

*Model-Model Implementasi Kebijakan Publik* (F. Hutari (Ed.)). Bumi Aksara. Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik

Winarno, B. (2007). *Teori dan Proses Kebijakan Publik.* Media Pressindo.