

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Pesatnya pertumbuhan penduduk memerlukan dukungan infrastruktur. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan di Indonesia. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintahan, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat. Mulai dari sistem energi, transportasi jalan raya, bangunan-bangunan perkantoran dan sekolah, hingga telekomunikasi, rumah peribadatan dan jaringan layanan air bersih, kesemuanya itu memerlukan adanya dukungan infrastruktur yang handal (Fadhillah, 2018).

Infrastruktur merupakan penentu utama keberlangsungan kegiatan pembangunan, termasuk pencapaian tujuan pembangunan ekonomi untuk mencapai kesejahteraan masyarakat. Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan bagian integral dari pembangunan nasional. Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur diyakini sebagai motor pembangunan suatu kawasan, termasuk pembangunan industri (Palilu, 2018: 92). Saat ini, infrastruktur jalan menjadi isu penting yang perlu dibenahi. Pembangunan infrastruktur jalan juga harus memperhatikan 3 aspek penting sekaligus yaitu: aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Pembangunan infrastruktur jalan yang memadai merupakan kondisi yang penting karena mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat (Wirdayanti, 2021). Menurut UU 38 Tahun 2004 bahwa jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Jika pada suatu daerah memiliki infrastruktur jalan yang baik, maka perekonomiannya juga berpotensi mendapatkan suatu peningkatan. Namun sebaliknya, jika pada suatu daerah memiliki

infrastruktur jalan kurang baik atau tidak memadai maka perekonomian daerahnya mendapatkan suatu penyusutan.

Kondisi jalan di Indonesia saat ini masih banyak kekurangan, terutama di daerah-daerah. Keadaan jalan di daerah- daerah khususnya diluar pulau Jawa masih sangat buruk dan memprihatinkan. Akhir-akhir ini, sering melihat banyak kendaraan yang berlalu lalang di jalan. Banyaknya kendaraan ini terkadang membuat jalan menjadi semakin padat dari hari kehari, bahkan tidak jarang banyak pengemudi jalan yang ugal-ugalan saat berkendara. Kepadatan jalan raya yang tidak diimbangi dengan pengetahuan berkendara dapat menimbulkan kecelakaan yang disebabkan karena kondisi jalan yang kurang baik. Kerusakan jalan ini seperti berupa retak (*cracking*), distorsi (*distortion*), dan cacat permukaan (*disintegration*).

Kerusakan jalan seperti ini biasanya disebabkan oleh berbagai faktor misalnya, air hujan, akibat beban roda kendaraan berat yang lalu-lalang (berulang-ulang), kondisi muka air tanah yang tinggi, akibat dari salah pada waktu pelaksanaan, dan juga bisa diakibatkan oleh kesalahan perencanaan (Jehadus, 2019). Dan tidak jarang kerusakan seperti ini biasanya kurang mendapat perhatian dari pemerintah, terbukti dengan dibiarkannya kerusakan ini selama berbulan-bulan. Salah satu masalah kerusakan jalan terjadi di Jalan I Gusti Ngurah Rai. Oleh sebab itu, dibutuhkan pemeliharaan jalan agar tidak terjadi beberapa hal yang membuat jalan mengalami kerusakan. Hal tersebut dibuktikan dengan laporan masyarakat di media sosial *twitter*:

Gambar 1.1
Laporan Masyarakat Melalui *Twitter*



Sumber: Media sosial twitter

Berdasarkan uraian diatas dapat dilihat betapa pentingnya infrastruktur jalan khususnya jalan arteri, karena jalan arteri merupakan sebuah jalan perkotaan berkapasitas tinggi yang mendukung kegiatan nasional ataupun wilayah, dan juga berfungsi untuk perjalanan jarak jauh, dengan kecepatan rata-rata sekitar >60km/jam. Kondisi jalan arteri di wilayah Kota Bekasi pada saat ini masih membutuhkan perhatian pemerintah daerah terutama di beberapa titik jalan yg menghubungkan langsung ke pusat Kota atau pusat Pemerintahan.

Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum, Nomor: 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan Jalan dan Penilikan disebutkan Pasal 1 bahwa Pemeliharaan jalan, pemeliharaan rutin jalan, pemeliharaan rutin berkala jalan, dan rehabilitasi jalan. Pasal 23 menyebutkan tentang penyelenggaraan jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota. Pasal 25 menyebutkan bahwa masyarakat dapat berperan serta dalam pemeliharaan jalan, peran masyarakat dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan sebagaimana dijelaskan pada ayat (1) adalah peran serta orang atau instansi sepanjang tidak merugikan kepentingan umum.

Hakikat pembangunan tidak hanya terhadap perbaikan dan peningkatan infrastruktur daerah semata, tetapi juga diarahkan pada pembangunan ekonomi masyarakat seperti tertuang pasal 258 ayat 1 UU nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintah daerah :

“ pelaksanaan pembangunan daerah bertujuan untuk meningkatkan dan pemerataan pendapatan masyarakat, kesempatan kerja, lapangan berusaha meningkatkan akses dan kualitas pelayanan publik dan daya saing daerah . selanjutnya di ayat (2) nya sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) merupakan perwujudan dari pelaksanaan urusan pemerintah yang telah di serahkan kepada daerah sebagai bagian integral dari pembangunan nasional”.

Menurut (Adisasmita, 2013: 35) Tujuan pembangunan pada dasarnya adalah untuk menciptakan kemajuan di bidang sosial dan ekonomi secara berkesinambungan, tanpa mengabaikan persamaan hak dan menjunjung tinggi prinsip-prinsip keadilan bagi masyarakat Indonesia secara keseluruhan. Beberapa komponen penting dari aspek pembangunan antara lain mencakup:

- (1) Pembangunan ekonomi, menitikberatkan pada usaha peningkatan pendapatan masyarakat dalam berbagai kegiatan ekonomi

potensial, meningkatkan produktifitas pertanian dan non pertanian, memperbaiki efisiensi dan meningkatkan pertumbuhan industri dan sektor-sektor pelayanan publik secara meluas,

- (2) Pembangunan lingkungan, bertujuan untuk memelihara 2 keseimbangan ekologi untuk menciptakan kondisi alamiah lingkungan yang ramah dan bersahabat,
- (3) Pembangunan kelembagaan yakni mendorong partisipasi masyarakat dalam kegiatan pembangunan, memperbaiki tata kerja administratif, desentralisasi dan mobilisasi sumber daya, penguatan lembaga,
- (4) Pembangunan fisik dan sosial, diantaranya adalah memperbaiki serta meningkatkan kualitas pendidikan, serta mengembangkan keahlian tenaga kerja dan memperbaiki kualitas fasilitas pelayanan dan infrastruktur (Adisasmita, 2013: 35).

Pembangunan daerah sebagaimana dipaparkan diatas, disusun oleh pemerintah daerah yaitu kepala daerah bersama DPRD dalam bentuk dokumen perencanaan pembangunan yang terdiri atas Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD).

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Bekasi tahun 2005-2025 disebut juga Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bekasi, perencanaan pembangunan Kota Bekasi periode 20 (dua puluh) tahun terhitung sejak 2005 sampai dengan tahun 2025. RPJPD dibuat untuk memberikan arahan sekaligus dalam menjadi acuan bagi seluruh stakeholder pembangunan Kota Bekasi (pemerintah, masyarakat, dan dunia usaha) didalam mewujudkan cita-cita dan tujuan pembangunan nasional, provinsi, dan Kota Bekasi sesuai dengan visi.misi dan arah pembangunan nasional, provinsi, dan Kota Bekasi sesuai dengan visi. Misi dan arah pembangunan seluruh upaya yang dilakukan oleh pelaku pembangunan bersifat energis, kordinatif dan asling melengkapi satu dengan yang lainnya didalam satu pola sikap dan pola tindak, sebelum melaksanakan pembangunan

pada suatu wilayah aparaturnya melakukan sosialisasi dengan mengundang sejumlah elemen masyarakat yang akan terkena dampak pembangunan.

Tujuan untuk penyusunan daerah Kota Bekasi tahun 2005-2025 adalah :

1. Menetapkan visi misi dan arah pembangunan jangka panjang yang disepakati bersama sebagai pedoman RPJM (Renacana pembangunan jangka menengah) daerah.
2. Mewujudkan perencanaan pembangunan daerah sinergis dan terpadu anantara perencanaan pembangunan nasional, provinsi dan Kota Bekasi.

Maka kebijakan pembangunan di Kota Bekasi harus dapat dilaksanakan sesuai dengan visi misi yang tertuang dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), dilaksanakan secara sinergis dan di arahkan pada kesinambungan pembangunan nasional.

Untuk mencapai pembangunan nasional yang di manifestasikan di daerah adalah pembangunan infrastruktur jalan. Jalan selama ini kita gunakan dalam transportasi memiliki banyak definisi salah satunya yang tertuang dalam Undang Undang nomor 38 tahun 2004 pasal 5 tentang jalan adalah :

- (1) Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
- (2) Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa merupakan urat nadi kehidupan masyarakat, bangsa, dan negara.
- (3) Jalan yang merupakan satu kesatuan sistem jaringan jalan dan mengikat seluruh wilayah Republik Indonesia.

Implementasi kebijakan menghubungkan antara tujuan kebijakan dan realisasinya dengan hasil kegiatan pemerintah (*dasein and dasollen*). Hal ini sesuai dengan pandangan Van meter dan Horn (grandle 1980:7) bahwa tugas implementasi adalah membangun jaringan yang memungkinkan tujuan kebijakan public realisasikan melalui aktifitas instansi pemerintah yang melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan (*policy stakeholder*).

Pemerintah Kota Bekasi masih akan memfokuskan pembangunan infrastruktur tahun 2021 pada penanganan banjir. Pelaksanaan proyek penanganan banjir selalu dilakukan setiap tahun nya. Termasuk pada 2019, penanganan banjir sejumlah titik pun dilakukan. Adapun salah satu kawasan banjir yang selesai ditangani ialah kawasan galaxy, melalui kehadiran folder air yang menampung peningkatan volume air manakala hujan deras mengguyur. Demikian pula dengan ketinggian banjir di Pondok Hijau Permai kecamatan Rawa Lumbu yang juga sudah berkurang termasuk juga kawasan di perbatasan Kota Bekasi.

Kondisi jalan di Kota Bekasi pada saat ini sepanjang 4.573,51 Km, dengan kondisi seperti tabel berikut ini:

Tabel 1.1
Kondisi Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Bekasi (Km)

No	Kondisi Jalan	Jumlah KM	Presentanse %
1	Baik	4.285,38	93,7%
2	Sedang	173,79	3,8%
3	Rusak ringan	27,44	0,6%
4	Rusak Berat	86,90	1,9%
	Total	4.573,51	100%

Sumber : Data Dasar Prasarana Jalan Kota Bekasi dalam angka tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas, terlihat bahwa kondisi jalan Kota Bekasi yang rusak ringan adalah 27,44 Km atau sebesar 0,6% dan untuk rusak berat adalah 86,90 Km atau sebesar 1,9% dari total keseluruhan jalan di Kota Bekasi 4.573,51 Km pengerjaan perbaikan jalan di tahun 2020-2021 dengan serapan anggaran Rp. 5,801,941,089,195,00 (APBD Kota Bekasi tahun 2021).

Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Bekasi tahun 2021 dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2
APBD Kota Bekasi Tahun 2021

APBD Kota Bekasi		5,801,941,089,195,00
DINAS BINA MARGA DAN SUMBER DAYA AIR		640,651,903,507
No	Uraian urusan, organisasi, program dan kegiatan	Jumlah belanja
1.	Program Pelayanan Administrasi Perkantoran	9,584,900,000
2.	Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur	954,000,000
3.	Program Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Apratur	20,000,000

No	Uraian urusan, organisasi, program dan kegiatan	Jumlah belanja
4.	Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan	43,270,000
5.	Program Pembangunan Jalan dan Jembatan	12,162,684,150
6.	Program Rehabilitas/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan	14,674,940,000
7.	Program Pembangunan Saluran Drainase/Gorong- Gorong	2,875,681,711
8.	Program Pengendalian Banjir	1,929,790,000
9.	Program Pengelolaan Ruang Terbuka Hijau	6,253,796,140
10.	Program Pengelolaan Jalan	361,187,176,266
11.	Program Pengelolaan Sistem Drainase	163,543,865,240
12.	Program Penyelenggaraan Penataan Ruang Daerah	-
13.	Program Penyelenggaraan Infrastruktur Permukiman Di Kawasan Strategis	67,421,800,000
Total		640,651,903,507

Sumber : Laporan APBD Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air tahun 2021

Berdasarkan keterangan tabel di atas dapat disimpulkan bahwa total Anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi dari total anggaran tahun 2021 senilai Rp. 640,651,903,507. Dari jumlah anggaran tersebut, untuk Program Rehabilitas/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan sebesar Rp. 14,674,940,000. Sehingga total anggaran Program Rehabilitas/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan sebesar 2,30% dari total Anggaran Dinas. Jadi presentase 2,30% digunakan untuk pembangunan jalan dan pemeliharaan jalan, namun kerusakan jalan terjadi karena kurangnya optimal perawatan dan pemeliharaan yang dilakukan oleh pemerintah Kota Bekasi, hal ini diduga bahwa implementasi kebijakan pemerintah Kota Bekasi dalam pemeliharaan infrastruktur jalan belum optimal dan belum baik, hal ini diperkuat dengan pernyataan Bapak Ridwan Maurief selaku Staf Pelaksana Teknis Bidang Bina Marga dalam wawancara pada tanggal 18 Februari 2022 jam 13.10 WIB menyatakan bahwa:

“ pada pemeliharaan jalan kenapa kurang optimal karena dalam hal ini dinas bina marga dan sumber daya air lebih memprioritaskan jalan yang kerusakannya berat, hal ini karena keterbatasan anggaran yang di dapat oleh pemerintah Kota Bekasi dalam pemeliharaan. Anggaran pemeliharaan jalan yang didapat masih sangat jauh dari kebutuhan yang harus dikeluarkan, selain itu anggaran yang didapat tidak sepenuhnya digunakan untuk pemeliharaan jalan, contoh pada tahun 2020-2021 anggaran Bina Marga dialihkan untuk menanggulangi Pandemi Covid-19”

Berdasarkan wawancara di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa kurangnya pemeliharaan jalan di Kota Bekasi diakibatkan karena keterbatasan nya anggaran yang didapat pemerintah Kota Bekasi dalam rehabilitasi/pemeliharaan jalan karena keterbatasan anggaran inilah masih banyak jalan yang kurang pemeliharaannya, dan belum bisa dilakukan perbaikan.

Kurangnya anggaran seperti yang disampaikan oleh Bapak Ridwan Maurief selaku Staff Bidang Bina Marga dibuktikan dengan Data Laporan Kinerja yang penulis peroleh dari Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air yang tertera pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.3
Target Rencana Pemeliharaan Jalan Arteri/Kolektor dan Lingkungan

No	Program/Kegiatan	Perkiraan Anggaran /km	Target Pemeliharaan/tahun	Perkiraan Total Anggaran
1	Pembangunan Jalan Arteri + Kolektor	16,214,000,000	3,00 km	48,642,000,000
2	Pemeliharaan Jalan Arteri + Kolektor	3,796,650,000	10,00 km	37,966,500,000

Sumber : Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa anggaran untuk Pemeliharaan Jalan Arteri dan Jalan Kolektor membutuhkan dana Rp. 3,796,650,000 per kilometernya, dengan total perkiraan anggaran Rp. 37,966,500,000 untuk target program pemeliharaan jalan arteri + kolektor, yaitu 10 km/tahun. Sedangkan APBD yang diberikan untuk program rehabilitasi dan pemeliharaan jalan hanya sebesar Rp. 14,674,940,000 pada tahun 2021, artinya anggaran yang tersedia hanya 38,6% dari anggaran yang dibutuhkan.

Adanya pemeliharaan jalan arteri dapat mempertahankan kondisi jalan arteri sesuai dengan tingkat pelayanan dan kemampuannya pada saat jalan tersebut selesai dibangun dan dioperasikan sampai dengan tercapainya umur rencana yang telah ditentukan. Berikut Daftar Ruas Jalan Arteri di Kota Bekasi beserta kondisi jalannya:

Tabel 1.4
Daftar Ruas Jalan Arteri Kota Bekasi Tahun 2021

No	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Panjang Ruas (km)	Kondisi (%)			
				Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
Kecamatan Bekasi Barat							
1	Jl. Patriot	Arteri Sekunder	2,045	0	33.11	0	66.89
2	Jl. Pemuda	Arteri Sekunder	1,180	100	0	0	0
3	Jl. I Gusti Ngurah Rai	Arteri Sekunder	2,870	26.67	0	73.33	0
Kecamatan Bekasi Selatan							
4	Jl. Pekayon Jaya	Arteri Sekunder	3,870	17.89	82.11	0	0
5	Jl. Veteran	Arteri Sekunder	1,510	100	0	0	0
Kecamatan Bekasi Timur							
6	Jl. KH. Agus Salim	Arteri Sekunder	4,100	100	0	0	0
7	Jl. Prof. Moh. Yamin	Arteri Sekunder	3,020	1.33	98.67	0	0
8	Jl. Raya Chairil Anwar	Arteri Sekunder	2,670	92.86	0	7.14	0
9	Jl. Pahlawan	Arteri Sekunder	2,830	93.75	0	0	6.25
10	Jl. Sersan Aswan	Arteri Sekunder	1,444	100	0	0	0
11	Jl. Mayor Oking	Arteri Primer	0,670	100	0	0	0
12	Jl. HM. Joyo Martono	Arteri Sekunder	1,650	100	0	0	0
13	Jl. Mayor M. Hasibuan	Arteri Sekunder	1,670	88.89	0	0	11.11
14	Jl. Underpass	Arteri Sekunder	2,270	66.96	0	6.61	26.43
15	Jl. Ir. H. Juanda	Arteri Primer	1,876	100	0	0	0
Kecamatan Bekasi Utara							
16	Jl. Kali Abang Raya	Arteri Sekunder	3,930	100	0	0	0
17	Jl. Lingkar Utara	Arteri Sekunder	1,245	0	85.71	14.29	0
18	Jl. Pejuang	Arteri Sekunder	2,659	100	0	0	0
19	Jl. Sisi Barat Perjuangan	Arteri Primer	6,638	27.12	0	0	72.88
20	Jl. Mochtar Tabrani	Arteri Sekunder	2,840	100	0	0	0
21	Jl. Raya Kaliabang Tengah	Arteri Sekunder	2,697	0	78.57	0	21.43

No	Nama Jalan	Fungsi Jalan	Panjang Ruas (km)	Kondisi (%)			
				Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
Kecamatan Rawa Lumbu							
22	Jl. Baru Cipendawa	Arteri Sekunder	2,410	92.31	0	0	7.69
23	Jl. Pengasinan	Arteri Sekunder	1,702	88.89	11.11	0	0
Kecamatan Pondok Melati							
24	Jl. Hankam	Arteri Sekunder	6,130	100	0	0	0
Kecamatan Pondok Gede							
25	Jl. Pondok Gede Raya	Arteri Sekunder	0,670	100	0	0	0
26	Jl. Jatiwaringin	Arteri Sekunder	1,228	100	0	0	0
Kecamatan Medan Satria							
27	Jl. Pangeran Jayakarta	Arteri Sekunder	2,160	83.33	0	16.67	0
Kecamatan Jatisampurna							
28	Jl. Transyogie	Arteri Primer	3,080	100	0	0	0
Kecamatan Jatiasih							
29	Jl. Jatiasih	Arteri Sekunder	2,530	20.88	0	79.12	0
30	Jl. Jatimekar	Arteri Sekunder	1,330	100	0	0	0
Total			73,584				

Sumber : Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas jumlah ruas jalan arteri di Kota Bekasi, yaitu 73,584 Km. Kondisi di beberapa jalan arteri di Kota Bekasi dalam kondisi sedang seperti Jl. Prof. Moh. Yamin 98.86%, Jl. Pekayon Jaya 82,11%, Jl. Lingkar Utara 85,71% dan Jl. Raya Kaliabang Tengah 78,57%. Jalan dengan kondisi rusak ringan ada di Jl. Jatiasih dengan persentase 79.12%. Ada juga kondisi jalan rusak ringan dan rusak berat yaitu di jalan Jl. Underpass. Kondisi jalan rusak berat juga terjadi di Jl. Sisi Barat Perjuangan sebesar 72,88%. Pemeliharaan jalan tidak hanya pada perbaikannya saja, namun mencakup pula pemeliharaan bangunan pelengkap jalan dan fasilitas beserta sarana-sarana pendukungnya (Yulianti & Hasanah, 2018).

Adapun Data Realisasi Kinerja Program Dan Kegiatan Tahun 2021 Dinas Bina Marga Dan Sumber Daya Air Kota Bekasi tertera pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.5
Data Realisasi Kinerja Program Dan Kegiatan Tahun 2021 Dinas Bina Marga Dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Indikator Sasaran	Volume 100%	Target	Realisasi	Persentase Realisasi
Pembangunan Jalan Baru	340,61 km	3,00 km	0 km	0%
Pemeliharaan Jalan Arteri Kolektor	313,81 km	10,00 km	4,42 km	44,2%
Pemeliharaan Jalan Lingkungan	4,161,29 km	100,00 km	133,05 km	133,05%
Pembangunan Jembatan Baru	9,89 km	0,015 km	0,028 km	186,66%
Pemeliharaan Jembatan	4,44 km	0,030 km	0,095 km	316,66%
Pembangunan Pedestrian yang ramah bagi pejalan kaki, penyandang difabel dan lansia	252,08 km	1,00 km	2,46 km	246%
Pemeliharaan Pedestrian	46,63 km	3,00 km	2,5 km	83,33%

Sumber : Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi tahun 2021

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan bahwa pemeliharaan jalan Arteri pada tahun 2021 yang terealisasi hanya 4,42 km dari target 10 km, belum tercapainya target pemeliharaan jalan dikarenakan kurangnya anggaran seperti yang sudah dikemukakan oleh Bapak Ridwan Maurief. Hal ini juga disampaikan oleh Bapak Eka selaku Kepala Seksi Bidang Pemeliharaan Jalan dalam wawancara pada tanggal 18 Februari 2022 jam 13.10 WIB menyatakan bahwa:

“Pemeliharaan jalan kita itu sifatnya yang pertama sifat penanganan sementara dulu. Ada juga penanganan yang bersifat insidental misalnya lubang yang ada di tengah jalan itu, yang luasnya tidak terlalu besar sementara kita bisa tutup melalui tim unit reaksi cepat. Yang kedua kalo volumenya besar penanganannya kita ada yang namanya pemeliharaan rutin jalan, sistemnya itu layer full/patching. Namun kedua proses tersebut masih belum maksimal karena keterbatasan anggaran. Misalnya, pada perbaikan di jalan HM. Joyo Martono di depan BTC pada tahun 2021 itu agak sedikit terkendala karena anggaran yang di alihkan untuk penanggulangan Covid-19”

Kemudian dalam wawancara tersebut, Pak Eka juga menambahkan bahwa:

“permasalahan dalam implementasi kebijakan pemeliharaan jalan juga terjadi karena kurangnya tenaga kerja di lapangan/SDM yang kami miliki. Saat ini kami memiliki kurang lebih 30 orang yang terdiri dari

PHL (Pegawai Harian Lepas) untuk mengerjakan konstruksi atau teknis di lapangan, kemudian koordinator yang tugasnya mengendalikan atau memberi arahan di lapangan, dan yang terakhir ada admin yang bertugas untuk mencatat perkembangan/laporan-laporan serta mengelola media sosial yang kami miliki seperti *Instagram* dan *Twitter*. Jumlah SDM tersebut masih kurang memadai untuk kami mencapai target pemeliharaan jalan rutin, karena seperti yang telah saya sampaikan, koordinasi kami dibagi menjadi 3 bagian. Selain itu, pelatihan keterampilan juga masih belum mencukupi, karena diklat untuk peningkatan skill dan pengetahuan dari kementerian PUPR (Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) masih terbatas kuotanya”

Pernyataan tersebut diperjelas oleh Bapak Ridwan Maurief, beliau menambahkan bahwa:

“untuk penanganan pemeliharaan jalan, kami membutuhkan setidaknya 4 sampai 5 orang lagi terutama di bagian konstruksi lapangan. Alasan utama kenapa kami masih membutuhkan penambahan SDM, yaitu penanganan pemeliharaan jalan itu berbeda-beda tergantung tingkat kerusakannya, oleh karena itu penanganannya pun berbeda. Kalo hanya pemasangan PJU atau perbaikan drainase di ruas-ruas jalan mungkin bisa di tangani oleh 4 atau 5 orang tukang.”

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi telah melakukan pemeliharaan jalan, namun pemeliharaan jalan belum bisa optimal. Hal tersebut disebabkan oleh beberapa faktor yang berpengaruh pada implementasi pemeliharaan jalan arteri, diantaranya kurangnya anggaran dan kurangnya tenaga pekerja konstruksi yang bertugas untuk memperbaiki jalan-jalan yang rusak. Pemeliharaan jalan seharusnya dapat dikembangkan lagi untuk mendukung kelancaran dan kenyamanan berlalulintas sehingga semua hambatan dapat dikurangi. Berdasarkan latar belakang tersebut, peneliti tertarik untuk mengambil judul penelitian **“Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Jalan Arteri oleh Dinas Bina Marga Dan Sumber Daya Air Kota Bekasi”**.

1.2. Perumusan Masalah

Dari beberapa uraian penulis yang dikemukakan dalam bagian latar belakang tersebut, penulis bisa tetapkan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Jalan Arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi?
2. Faktor pendukung dan penghambat dalam Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Jalan Arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi?

1.3. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian yang dilakukan tentu mempunyai sasaran yang hendak dicapai atau apa yang menjadi tujuan penelitian tentunya harus jelas diketahui sebelumnya, adapun yang menjadi tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui bagaimana implementasi pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.
2. Untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

1.4. Signifikansi Penelitian

Berdasarkan penelitian yang pernah ada sebelumnya maka penelitian ini membagi signifikansi menjadi dua hal, yaitu signifikansi akademik dan signifikansi praktis.

1.4.1. Signifikansi Akademik

Berbagai penelitian tentang implementasi pemeliharaan jalan arteri telah banyak dilakukan sebelumnya. Jumlah kajian pustaka penelitian sebelumnya yang dijadikan rujukan dalam penelitian ini yaitu 10 (sepuluh) jurnal.

Rujukan pertama pada penelitian yang berjudul “Implementasi Program Pemeliharaan Jalan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Tahun 2016 di Kabupaten Aceh Tamiang Provinsi Aceh” oleh Fadhillah (2018). Dalam implementasi program pemeliharaan jalan yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten Aceh Tamiang hanya bersifat musyawarah dan usulan berbentuk proposal. Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Kabupaten Aceh Tamiang selama ini tidak pernah

menginformasikan terkait program pemeliharaan jalan kepada Masyarakat. Pada tahun 2016 anggaran untuk program pemeliharaan jalan kurang lebih sebesar 500 juta rupiah. Untuk pemeliharaan jalan tahun 2016 dan 2017, total pemeliharaan jalan hanya dilakukan di 2 lokasi yang berbeda.

Anggaran yang tersedia untuk program pemeliharaan jalan ini belum memadai dan ini menjadi kendala. Adapun Fasilitas yang digunakan dalam implementasi program pemeliharaan jalan ini adalah alat-alat berat yang sering digunakan dalam pembuatan jalan. Selain dari laporan masyarakat, pihak Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat juga bekerja berdasarkan hasil pengamatan atau survei secara langsung, namun tidak secara khusus. Standar operasional prosedur (SOP) dalam program pemeliharaan ini adalah menunggu arahan dari Bupati, Bupati menyampaikan permasalahan kepada Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, kemudian laporan tersebut diteruskan kembali kepada Kepala Bidang Bina Program, barulah Bidang Bina Program melakukan survei ke lokasi yang dianggap memiliki kondisi jalan yang rusak. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk melihat implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan kedua pada penelitian yang berjudul “Implementasi Kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Manado dalam Pemeliharaan Infrastruktur Jalan” oleh Ngongoloy et al., (2019). Dalam aspek komunikasi kelurahan ataupun masyarakat yang wilayahnya memiliki titik-titik kerusakan jalan sudah beberapa kali mengusulkan bahkan ada yang memberikan keluhan untuk dilaksanakan pemeliharaan jalan tapi tidak di tanggapi oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Manado. Dari aspek Sumberdaya, dalam pelaksanaan pemeliharaan infrastruktur jalan dari aspek sumberdaya anggaran menyesuaikan dari anggaran yang ada, serta kurangnya sumberdaya alat seperti mesin produksi aspal yang mengakibatkan pada produksi aspal, sehingga harus menunggu waktu pihak rekan dalam memproduksi aspal.

Aspek Disposisi atau sikap respon dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Manado dalam pelaksanaannya pemeliharaan jalan cenderung

menunjukkan sikap yang kurang merespon keluhan-keluhan dari masyarakat ataupun kelurahan, kecamatan yang sudah berkali-kali mengeluhkan titik-titik kerusakan jalan untuk di lakukan pemeliharaan jalan Kota di Kota Manado. Sedangkan struktur birokrasi dalam pelaksanaanya dinas pekerjaan umum kota manado berdasarkan pada prioritas, hasil musrenbang, keluhan- keluhan dari masyarakat, serta turun langsung ke lokasi survey yang memiliki titik-titik kerusakan jalan. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk melihat implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan ketiga pada penelitian yang berjudul “Analisis Faktor Penyebab Kerusakan Jalan Raya Lintas Labuan Bajo - Lembor Flores Nusa Tenggara Timur” oleh Jehadus (2019). Dari hasil penelitian didapatkan bahwa faktor yang menjadi penyebab kerusakan jalan lintas Labuan Bajo- Lembor adalah sebagai berikut: disebabkan oleh sifat tanah yang kurang baik dengan nilai CBR 4,2 %. Tebal lapisan perkerasan yang tidak sesuai dengan kebutuhan. Perbaikan dilakukan agar mengembalikan kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna jalan. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan pemeliharaan jala arteri oleh Dinas Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan keempat pada penelitian yang berjudul “Evaluasi Tingkat Kerusakan Jalan sebagai Dasar Penentuan Perbaikan Jalan dengan Menggunakan Metode Bina Marga (Studi Kasus Ruas Jalan Lingkar Utara antara Madukoro – Sojokerto Wonosobo)” oleh Juara & Mahmudati (2019). Penelitian ini bertujuan untuk menganalisa kondisi kerusakan dan penyebab kerusakannya sehingga dapat menentukan jenis perbaikan yang sesuai dan hasilnya lebih optimal. Penelitian ini dilakukan dengan survey langsung dilapangan dengan mengamati dan menganalisa kondisi kerusakan yang ada serta mengukur tingkat kerusakannya sesuai dengan petunjuk dalam penggunaan metode Bina Marga. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tingkat kerusakan jalan Lingkar Madukoro-Sojokerto Kabupaten Wonosobo dengan menggunakan metode Bina Marga bahwa hasil penilaian kondisi kerusakan jalan menunjukkan angka kerusakan sebesar 19, maka nilai kondisi jalan 7. Nilai

prioritas kondisi jalan pada ruas Jalan tersebut adalah 4, maka perlu dimasukkan dalam Program Pemeliharaan Berkala. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk melihat implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan kelima pada penelitian yang berjudul “Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan Berkaitan dengan Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus Jalan yang Menjadi Kewenangan Kabupaten Magelang)” oleh Kristiawan, Dewi & Suharso (2020). Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi yang merupakan urat nadi kehidupan masyarakat mempunyai peranan penting dalam usaha pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara. Terkait kewajiban Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara jalan mempunyai tugas dan tanggung jawab untuk memelihara jalan sesuai dengan kewenangannya, Tujuan peneliti ini untuk menganalisis Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan di Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Magelang Berkaitan dengan Pemeliharaan Jalan yang menjadi kewenangan Kabupaten Magelang. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pemeliharaan jalan yang dilaksanakan Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Bidang Bina Maraga Kabupaten Magelang masih belum sepenuhnya dilakukan, masih banyak jalan yang mengalami kerusakan jalan. Sedangkan terkait dengan perilaku masyarakat masih belum adanya ketidakpuasan atas pelaksanaan pemeliharaan jalan yang dilakukan pemerintah daerah. Faktor utama penyebab kerusakan jalan di Kabupaten Magelang diantaranya adalah bencana alam, anggaran daerah, peralatan dan sumber daya manusia, dari hambatan tersebut ada beberapa solusi atau tindakan yang dilakukan DPUPR Kabupaten Magelang diantaranya mengajukan rekomendasi / usulan ke Pemerintah Pusat (DAK) atau Pemerintah Provinsi (Bangub), pengalihan Tindakan, membuat kebijakan teknis terhadap pelaksanaan pemeliharaan jalan dan melakukan sosialisasi secara optimal kepada masyarakat pengguna jalan. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk melihat implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan keenam pada penelitian yang berjudul “Analisis Kerusakan dan Strategi Penanganan Ruas Jalan Sultan Sulaiman Kota Samarinda” oleh Wibowo (2020). Kerusakan jalan dapat dianalisis untuk mengetahui penyebab terjadinya dan alternatif penyelesaiannya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jenis-jenis kerusakan jalan dan nilai kondisi perkerasan jalan sehingga dapat menentukan cara perbaikannya. Berdasarkan hasil evaluasi kondisi perkerasan jalan Sultan Sulaiman (Sta.0+000 sampai dengan Sta.9+000), Pavement Condition Index (PCI) sebesar 52,57 untuk rata-rata secara keseluruhan berdasarkan rating nilai PCI antara 41 s/d 55 dalam kondisi (sedang) dan nilai yang diberikan oleh Bina Marga sebesar 10 berdasarkan nilai prioritas bina marga antara 7 s/d 10 maka dilakukan pemeliharaan rutin. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan ketujuh pada penelitian yang berjudul “Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Jalan Kota di Tanjungpinang Tahun 2017-2018 (Studi Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.13/PRT/M/2011)” oleh Julianti, Kustiawan, & Adiputra (2021). Kebijakan pemeliharaan jalan memegang peranan penting dalam penanganan jalan sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13/PRT/M/2011 sebagai pencegahan, pemeliharaan dan perbaikan dalam rangka memelihara kondisi jalan yang ajeg sesuai dengan tingkat pelayanan dan kemampuan jalan pada saat dibangun dan dioperasikan hingga mencapai umurnya. rencana yang telah ditentukan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan pemeliharaan jalan kota di Tanjungpinang terhambat oleh kurangnya kuantitas dan kualitas sumber daya manusia, sarana dan prasarana yang lengkap tetapi kurangnya pemeliharaan. Disposisi secara keseluruhan sudah berjalan dengan baik, hanya saja belum ada pelayanan pengaduan masyarakat langsung ke Dinas Pekerjaan Umum.

Prosedur Operasional Standar untuk pemeliharaan jalan belum ada. Masih mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 13 Tahun 2011. Selain itu, bidang *community development* hanya melakukan pemeliharaan berkala sedangkan pemeliharaan rutin tidak dilakukan karena kurangnya sumber daya

manusia. Tahun 2017 ada yang melaksanakan pemeliharaan jalan, hanya saja anggarannya sangat kecil dari yang diharapkan, tahun 2018 tidak ada anggaran untuk pemeliharaan jalan. Hal ini pula yang membuat pelaksanaan pemeliharaan jalan kota di Tanjungpinang tidak berjalan efektif dan optimal. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan kedelapan pada penelitian yang berjudul “Analisis Kinerja dan Kerusakan Jalan Raya Ruas Wates-Kediri” oleh Sudiono & Utomo (2021). Pada ruas jalan ini banyak ruas yang mengalami kerusakan walaupun sering dilakukan pemeliharaan, maka dari itu kami beringinan untuk melakukan penelitian terhadap lapisan jalan tersebut dengan metode manual kapastas jalan Indonesia, bertujuan agar dimasa pelaksanaan nanti dapat menjadi rujukan, dengan harapan kami ruas jalan tersebut tidak akan mengalami kerusakan yang berarti (parah) setelah diadakan pemeliharaan oleh instansi yang terkait. Faktor penyebab terjadinya kerusakan perkerasan di ruas jalan Wates–Kediri adalah banyaknya truk pengangkut pasir overload, tidak adanya saluran drainase jalan sehingga berpotensi menimbulkan genangan air hujan di perkerasan jalan, adanya ketidaksesuaian beban lalu lintas pada perencanaan metode Bina Marga dengan beban lalu lintas sesungguhnya di lapangan, dan ketidaktepatan dalam penentuan batas Stabilitas Marshall bagi perkerasan yang dilewati kendaraan berat (*overloaded*). Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan kesembilan pada penelitian yang berjudul “Pelaksanaan Tugas Bidang Bina Marga di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam Pemeliharaan Jalan Kota Tembilihan” oleh Putri (2021). Penelitian membahas Pelaksanaan Tugas Bidang Bina Marga Di Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang Dalam Pemeliharaan Jalan Kota Tembilihan dapat dikategorikan „cukup terlaksana“ pada rentang 34%-67% dengan persentase 43%, artinya pelaksanaan tugas pekerjaan umum dan penataan ruang sudah melaksanakan tugasnya dengan

baik walaupun masih belum optimal. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk melihat implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

Rujukan kesepuluh pada penelitian yang berjudul “Analisis Penyebab Kerusakan Ruas Jalan Halilaran-Laularan Timor Lester dan System Perbaikan yang Efektif dan Efisien” oleh Carvalho (2021). Faktor-faktor penyebab kerusakan secara umum adalah peningkatan beban volume lalu lintas, nilai CBR Sub Base Course dan CBR Base Course yang tidak sesuai persyaratan, kondisi drainase yang tidak memadai dan tidak terpelihara secara maksimal, serta tingginya curah hujan di wilayah tersebut akan lebih mempercepat terjadinya kerusakan jalan pada lokasi tersebut. Akibat dari timbulnya kerusakan-kerusakan tersebut kinerja pelayanan jalan menurun dan diperlukan biaya penanganan perbaikan jalan sebesar. Penelitian ini mendukung penelitian peneliti untuk melihat implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri oleh Dinas Bina Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.

1.4.2. Signifikansi Praktis

- a. Dengan adanya penelitian ini diharapkan menambah referensi terutama yang berkaitan dengan implementasi kebijakan pemeliharaan jalan arteri.
- b. Memberikan masukan untuk dasar pertimbangan dalam rangka mengevaluasi kualitas pemeliharaan jalan arteri di kecamatan Bekasi timur oleh Dinas Marga dan Sumber Daya Air Kota Bekasi.
- c. Memberikan sumbangan bagi kalangan mahasiswa, khususnya mahasiswa Program Studi Ilmu Pemerintahan. Baik menjadi bahan bacaan/literature maupun untuk kepentingan kajian-kajian ilmiah seputar inovasi pelayanan publik.
- d. Dengan adanya penelitian ini dapat menjadi acuan bagi peneliti selanjutnya.

1.5. Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini terdiri dari lima bab dan setiap bab terdiri dari sub-sub pembahasan dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini adalah bab pendahuluan yang merupakan gambaran umum mengenai dasar penelitian dilakukan, yang terdiri dari latar belakang masalah, permasalahan penelitian, pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, signifikansi penelitian yang terdiri dari signifikansi akademik dan praktis serta sistematika penulisan. Dalam signifikansi penelitian akademik peneliti menguraikan tentang penelitian terdahulu yang pernah dilakukan.

BAB II KERANGKA TEORI

Bab ini berisi mengenai kerangka teori yang menguraikan pembahasan tentang teori yang dikaitkan dengan kinerja website sebagai media e-government dalam meningkatkan pelayanan elektronik dan peneliti dalam bab ini juga menguraikan tentang kerangka berpikir dan asumsi peneliti.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini menguraikan pembahasan paradigma penelitian, metode penelitian, desain penelitian, teknik perolehan data, teknik analisis data, goodnees dan quality criteria penelitian, tempat dan waktu penelitian, jadwal penelitian serta keterbatasan penelitian.

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang gambaran umum dari objek penelitian, hasil penelitian dari rumusan masalah yang ingin diteliti dengan menyimpulkan dari hasil wawancara yang telah dilakukan, hasil pembahasan berisi tentang hasil penelitian yang mendukung dengan teori yang digunakan, membedakan dan menyaman hasil penelitian dengan peneliti terdahulu dan menjelaskan pentingnya penelitian yang telah diteliti.

BAB V KESIMPULAN

Bab ini menjelaskan kesimpulan dari keseluruhan hasil penelitian yang telah dilakukan dengan menarik inti dari hasil penelitian tersebut, dan pada bab ini

terdapat rekomendasi penelitian yang berisi saran ataupun rekomnedasi dari peneliti untuk tempat dari objek penelitian.