



Implementasi Program Pembangunan Infrastruktur Ruas Jalan Dinas PUPR Kabupaten Lebak

Adit Ramadhani Hartono^{1*}, Diah Ayu Pratiwi², Suherman Arifin³, Malik Fatoni⁴, Endayani⁵

^{1,2,3}Ilmu Pemerintahan, Universitas Bina Bangsa, Serang, Indonesia

ARTICLE INFO

Article history:

Received July 14, 2025

Revised August 12, 2025

Accepted August 13, 2025

Available online August 13, 2025

Kata Kunci:

Implementasi Kebijakan,
Infrastruktur Jalan, Rangkasbitung–
Gajrug.

Keywords:

Policy Implementation, Road
Infrastructure, PUPR,
Rangkasbitung–Gajrug.



This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.

Copyright ©2025 by Adit Ramadhani Hartono, Diah Ayu Pratiwi, Suherman Arifin, Malik Fatoni, Endayani. Published by CV. Rifainstitut

ABSTRAK

Penelitian ini membahas implementasi program pembangunan infrastruktur ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Lebak. Jalan ini memiliki fungsi strategis sebagai penghubung antarwilayah serta mendukung mobilitas masyarakat, distribusi hasil pertanian, dan akses menuju destinasi wisata. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana program pembangunan tersebut telah diimplementasikan secara efektif. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis dilakukan berdasarkan teori implementasi kebijakan dari George C. Edwards III yang terdiri dari empat variabel utama: komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi antar pihak terkait cukup baik, meskipun belum sepenuhnya sistematis. Sumber daya manusia yang tersedia dinilai kompeten, namun jumlahnya masih terbatas. Dari sisi anggaran, alokasi dana belum sepenuhnya mencukupi sehingga menuntut penyesuaian teknis. Komitmen pelaksana tinggi, namun pengambilan keputusan tetap terpusat pada pimpinan. Struktur birokrasi sudah mendukung, meskipun fleksibilitas masih perlu ditingkatkan. Kesimpulannya, implementasi program belum berjalan optimal dan membutuhkan peningkatan dalam hal koordinasi, sumber daya, serta dukungan anggaran. Penelitian ini merekomendasikan penguatan SDM, monitoring yang berkelanjutan, dan perencanaan berbasis kebutuhan untuk keberhasilan pembangunan infrastruktur jalan.

ABSTRACT

This study discusses the implementation of the road infrastructure development program for the Rangkasbitung–Gajrug section by the Department of Public Works and Spatial Planning (PUPR) of Lebak Regency. The road serves a strategic function as an interregional connector that supports community mobility, agricultural distribution, and access to tourist destinations. The study aims to evaluate the effectiveness of the implementation of the infrastructure program. A qualitative descriptive method was used, with data collected through interviews, observations, and document analysis. The analytical framework employed is the policy implementation theory by George C. Edwards III, which consists of four key variables: communication, resources, disposition, and bureaucratic structure. The findings show that communication among stakeholders is relatively good, although not fully systematic. The human resources involved are competent, yet their number remains insufficient. Financially, the allocated budget is still limited, requiring technical adjustments and alternative planning. Implementers have shown strong commitment, but decision-making remains centralized at the leadership level. The existing bureaucratic structure supports implementation, although its flexibility could be improved. In conclusion, the implementation of the program has not yet reached optimal performance and requires improvements in coordination, human resources, and budget support. This research recommends strengthening technical staff, continuous monitoring, and need-based planning to ensure the successful development of road infrastructure in the region.

1. PENDAHULUAN

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan faktor fundamental dalam mendukung kemajuan suatu daerah, terutama dalam meningkatkan konektivitas antar wilayah, mempercepat arus distribusi barang dan jasa, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Jalan yang berkualitas akan mempermudah mobilitas penduduk, mendukung pertumbuhan

*Corresponding author

E-mail addresses: aditramadani173@email.com (Adit Ramadhani Hartono)

sektor ekonomi, dan mempercepat akses terhadap layanan sosial seperti pendidikan dan kesehatan.

Indonesia dapat membuat kebijakan mengenai infrastruktur strategis yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas, memperlancar distribusi barang dan jasa, serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Dalam hal ini, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) memegang peranan penting sebagai lembaga yang bertanggung jawab atas perencanaan, pelaksanaan, dan pemeliharaan infrastruktur jalan di seluruh Indonesia.

Pada tingkat Provinsi dan Kabupaten/kota, peran tersebut diimplementasikan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR). DPUPR memiliki tanggung jawab penting serta kemampuan melakukan pemeliharaan jalan dalam lingkup program kegiatan perawatan jalan dalam lingkup proyek pendukung pengerjaan rutin, pemugaran serta memperbaiki pelayanan infrastruktur dan proyek pekerjaan perumahan rakyat (Cahyono & Cholil, 2024).

Dalam menjalankan tugasnya, Bidang Bina Marga berkoordinasi dengan berbagai pihak terkait, termasuk pemerintah desa, untuk memastikan bahwa pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan dapat terlaksana dengan baik dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Selain itu, Bidang Bina Marga juga berperan dalam penyusunan rencana strategis dan anggaran, serta evaluasi kinerja pelaksanaan kebijakan di bidang penyelenggaraan jalan (Cahyono & Cholil, 2024).

Pembangunan jalan merupakan salah satu wujud nyata komitmen pemerintah dalam memperkuat infrastruktur transportasi nasional. Upaya ini tidak hanya berfokus pada tata ruang jalan dan jembatan, tetapi juga mengarah pada pembentukan sistem transportasi jalan nasional yang terintegrasi, aman, dan memenuhi standar teknis yang telah ditetapkan. Jalan tidak lagi sekadar sarana transportasi untuk memperlancar perpindahan orang, barang, dan jasa, namun telah menjadi tulang punggung bagi keberlangsungan kehidupan sosial dan ekonomi (Armando, Solihin, and Pratiwi 2019).

Oleh karena itu, pembangunan jalan dirancang melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercipta pemerataan pembangunan, kesatuan nasional, serta dukungan terhadap pertahanan dan keamanan negara (Soelistijo 2018). Pemerintah melalui pemerataan pembangunan jalan berharap agar masyarakat dapat memanfaatkan infrastruktur ini secara optimal untuk aktivitas ekonomi. Agar manfaatnya berkelanjutan, fasilitas jalan yang telah dibangun pun harus dikelola dengan baik melalui pemeliharaan rutin dan berkala.

Keberhasilan implementasi kebijakan pembangunan infrastruktur jalan dapat diukur dari proses pelaksanaannya hingga tercapainya tujuan yang telah direncanakan. Seperti yang dikemukakan Merilee S. Grindle (Kristanto and Ratih 2021), implementasi dapat dianggap berhasil apabila pelaksanaannya sesuai dengan desain program, serta tujuan akhirnya tercapai. Ini sejalan dengan pandangan Leo Agustino (Rosyidi 2021) bahwa kualitas infrastruktur jalan lambat laun pasti mengalami penurunan, yang dapat ditandai dengan munculnya kerusakan struktural pada ruas-ruas jalan tertentu.

Jika tidak segera ditangani, hal ini dapat mengganggu kenyamanan, bahkan membahayakan pengguna jalan. Pemerintah daerah pun dituntut untuk terus mengevaluasi dan meningkatkan kinerja mereka demi menjawab kebutuhan masyarakat. Akses lalu lintas yang baik tak hanya menjadi indikator keberhasilan kebijakan publik, tetapi juga menjadi daya tarik tersendiri bagi investor untuk menanamkan modal. Hal ini tentu berdampak positif terhadap peningkatan pendapatan daerah dan pertumbuhan ekonomi lokal (Yulianti & Hasanah, 2018).

Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor di Indonesia harus diimbangi dengan ketersediaan infrastruktur jalan yang memadai, aman, dan nyaman. Jalan raya yang menghubungkan berbagai wilayah memegang peranan penting sebagai jalur utama distribusi barang dan jasa melalui transportasi darat. Oleh karena itu, keberadaan jalan menjadi kebutuhan mendasar yang harus diperhatikan bersama. Sebagai negara berkembang dengan jumlah penduduk terbesar kelima di Asia Tenggara, Indonesia telah menunjukkan peningkatan aktivitas sosial dan ekonomi seiring pertumbuhan ekonominya.

Bertambahnya jumlah penduduk di suatu daerah turut mendorong meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat. Selain itu, tingginya intensitas mobilitas juga memerlukan infrastruktur pendukung yang memadai, baik dari segi kualitas maupun kuantitas (Yulianti & Hasanah, 2018). Kabupaten Lebak, yang terletak di Provinsi Banten, merupakan salah satu wilayah yang terus mengalami pertumbuhan, baik dari segi ekonomi maupun infrastruktur. Pemerintah Provinsi Banten membawahi 4 kota dan 4 kabupaten yang masing-masing memiliki karakteristik wilayah yang unik dan beragam.

Wilayah-wilayah tersebut, tersebar sejumlah ruas jalan yang menjadi tanggung jawab langsung Pemerintah Provinsi. Setiap ruas jalan memiliki kondisi fisik dan tantangan geografis yang berbeda, tergantung pada lokasi serta kebutuhan masyarakat setempat. Pembangunan infrastruktur jalan memiliki peran strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Jalan merupakan sarana transportasi utama yang menghubungkan berbagai daerah, mempermudah mobilitas penduduk, serta mendukung distribusi barang dan jasa (Syafira & Triani, 2021).

Salah satu proyek yang mendapat perhatian Dinas PUPR adalah pembangunan ruas jalan Rangkasbitung-Gajrug merupakan DPP (Destinasi Pariwisata Prioritas) Baduy yang digunakan oleh masyarakat untuk berbagai keperluan, baik untuk kegiatan ekonomi seperti perdagangan dan pertanian maupun untuk akses ke fasilitas pendidikan dan kesehatan. Namun sebelum adanya pembangunan dan rehabilitasi jalan ini, kondisi jalan di wilayah tersebut masih tergolong kurang memadai, dengan beberapa titik mengalami kerusakan parah akibat faktor cuaca dan beban kendaraan yang tinggi (Wawancara dengan Yana Hendrayan, 15 Februari 2025).

Baduy selain menjadi destinasi wisata prioritas, baduy juga memiliki cadangan sumber daya pangan yang luar biasa. Mereka juga sering mengadakan tradisi seba baduy yang dimana setiap tahun jalan dari baduy sampai ke alun-alun rangkasbitung (Arifin 2024). Dalam perjalanan itu mereka melewati ruas jalan rangkasbitung-gajrug tetapi ironi nya ruas jalan rangkasbitung-gajrug jarang di perbaiki. Dengan demikian ruas jalan Rangkasbitung-Gajrug menjadi jalur syang sangat penting untuk warga sekitar.

Berdasarkan data dari dinas PU, bahwa dari tahun 2019-2024 rehabilitasi hanya dilakukan hanya 7 kali, 6 dilakukan tahun 2019 dan 1 kali di tahun 2024 serta 1 kali rekonstruksi. Hal ini diperkuat juga oleh pengalokasian anggaran yang tidak menunjang untuk pengoptimalisasian program kerja mengenai ruasa jalan Pemerintah Kabupaten Lebak telah mengalokasikan anggaran yang signifikan untuk pembangunan dan pemeliharaan jalan di berbagai wilayah, termasuk ruas jalan Rangkasbitung-Gajrug. Pada tahun 2024.

Anggaran tersebut telah disiapkan dan lancarkan untuk proyek infrastruktur jalan yang mencakup rehabilitasi, rekonstruksi, serta peningkatan kualitas jalan di beberapa titik strategis. Namun proyek tersebut belum berjalan dengan optimal. Beberapa penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur jalan yang memadai dapat mempercepat proses urbanisasi dan meningkatkan pendapatan per kapita masyarakat (Luthfi, Bashir, and Sukanto 2024). Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi implementasi program pembangunan ruas jalan Rangkasbitung-Gajrug, mengidentifikasi kendala yang dihadapi.

2. KAJIAN LITERATUR

Berdasarkan hasil review dari lima penelitian terdahulu yang membahas implementasi kebijakan pembangunan dan pemeliharaan jalan. Pertama Ibnu Hosin Abdul Amiin (2022), menitik beratkan pada teorinya Edward dengan 4 indikatornya dan terbukti masih belum optimal dalam hasil program yang dijalankan oleh pemerintah. Kedua Laras Endah Cahyani (Cahyani et al., 2023) menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasilnya pemerintah belum optimal dalam menjalankan program tersebut.

Ketiga Adip Saputra (2023) dalam penelitiannya dia menggunakan 2 teori, yakni Van

Meter dan Van Horn Model dan George C. Edwar. Keempat Rika Rahim (2024) metode penelitian yang digunakan ialah field research (penelitian lapangan) dengan hasil penelitian implementasi kebijakan tidaklah optimal. Kelima Niken Ayu (Ayu, 2024), dalam penelitian tersebut sudah berjalan dengan baik sesuai dengan ketentuan yang ada. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan teori implementasi.

Adapun yang menjadi pembeda dalam penelitian penulis ialah dari penelitian yang dilakukan di daerah provinsi Banten belumlah banyak dan metode yang digunakan cukup dengan pendekatan deskriptif-kualitatif. Adapun dalam teori implementasi yang digunakan tidaklah banyak, yakni hanya menggunakan teorinya George C. Edwar. Sehingga titik tekan dari penelitian ini adalah sesuai atau tidaknya dengan konsep yang telah dikemukakan dengan realitas yang ada.

3. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-kualitatif. Penelitian kualitatif, yaitu penelitian yang menghasilkan data secara deskriptif yang berupa lisan/tulisan dari orang-orang yang diamati. Menurut Sugiyono dalam Asep Indrawan (Indrawan, Asep 2017) metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, teknik pengumpulan data dilakukan secara triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif.

Penelitian ini merupakan yang bertujuan untuk menggambarkan secara menyeluruh serta menganalisis bagaimana implementasi program pembangunan infrastruktur jalan dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Lebak, dengan fokus khusus pada ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug. Metode ini dipilih karena mampu menyajikan data yang tidak hanya bersifat faktual dan deskriptif, tetapi juga mendalam dan kontekstual. Peneliti berupaya memahami dinamika sosial serta proses pelaksanaan kebijakan secara komprehensif dari sudut pandang para informan yang terlibat langsung.

Dengan demikian, penelitian ini tidak hanya menyajikan hasil akhir dari kebijakan, tetapi juga menelusuri bagaimana kebijakan tersebut diterjemahkan dalam tindakan nyata di lapangan, termasuk kendala dan faktor pendukung yang memengaruhi keberhasilannya.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pihak yang terlibat atau terdampak oleh pembangunan ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug. Teknik pengambilan sampel menggunakan **purposive sampling**, yaitu pemilihan informan secara sengaja berdasarkan kriteria tertentu yang relevan (Sugiyono, 2013), berikut tabel informan dalam penelitian ini:

Tabel 1. Informan Penelitian

Nama	Keterangan	Jumlah
Irvan Sayutupika, ST.MT	Kepala Dinas	1
Syarifudin, ST., MPSD	Sekretaris Dinas	1
Hamdan Soleh, ST.	Kepala Bidang Bina Marga	1
Yana Hendriyana, ST.	Staff Bina Marga	1
Masyarakat	Terkena dampak ruas jalan	5
Jumlah		9

Pengambilan informan ini dilakukan dengan mempertimbangkan keberagaman perspektif yang dimiliki oleh masing-masing informan dalam melihat dan mengimplementasikan program. Dengan demikian, data yang diperoleh dapat memberikan gambaran yang komprehensif tentang penerapan strategi penegakan disiplin di instansi tersebut.

Lokasi penelitian ini di dinas PUPR (Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) kabupaten lebak jalan Jl. Siliwangi No.50, Rangkasbitung Timur, Rangkasbitung, Lebak, Banten 42313 tahun 2025, sebagai instansi yang memiliki kewenangan dalam pelaksanaan

pembangunan infrastruktur jalan. Adapun lokasi objek studi yaitu pada ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug, yang menjadi proyek strategis daerah dalam meningkatkan konektivitas antarwilayah serta mendukung pertumbuhan ekonomi masyarakat lokal.

Pemilihan lokasi ini didasarkan pada urgensi dan relevansi program pembangunan infrastruktur jalan terhadap pelayanan publik serta kontribusinya terhadap kesejahteraan masyarakat di wilayah Kabupaten Lebak. Penelitian ini dilaksanakan selama 1 semester, yaitu dari bulan Februari hingga Juli tahun 2025. Pemilihan rentang waktu tersebut disesuaikan dengan kebutuhan pengumpulan data yang melibatkan wawancara, observasi, dan studi dokumentasi yang mendalam.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis terhadap Penelitian ini dilakukan dengan mengacu pada kerangka teori implementasi kebijakan menurut George C. Edward III (Soelistijo 2018), sehingga dapat memberikan gambaran yang komprehensif mengenai kondisi faktual di lapangan serta kesesuaian antara teori dan praktik dalam pelaksanaan program pembangunan infrastruktur jalan.

Komunikasi

Komunikasi dalam proses implementasi kebijakan merupakan elemen krusial yang menentukan sejauh mana kebijakan yang telah dirancang dapat diterjemahkan ke dalam tindakan nyata di lapangan (ADIP SAPUAN 2023). Berdasarkan hasil wawancara dan observasi, diketahui bahwa proses komunikasi antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah, khususnya Dinas PUPR Kabupaten Lebak, dilakukan melalui instruksi resmi dari Bappenas. Instruksi ini tidak hanya disampaikan secara tertulis melalui surat, tetapi juga dilengkapi dengan petunjuk teknis (juknis) dan petunjuk pelaksanaan (juklak) yang disampaikan melalui *WhatsApp* (WA).

Penyampaian informasi melalui platform digital ini dinilai efektif, mengingat kebutuhan koordinasi yang cepat dan efisien dalam birokrasi pemerintahan. Di samping itu, sosialisasi dan koordinasi juga dilakukan dalam bentuk pertemuan langsung dan seminar, baik secara offline maupun melalui platform daring seperti Zoom. Hal ini menunjukkan adanya upaya adaptif dari Dinas PUPR untuk memastikan seluruh pemangku kepentingan memahami tujuan, sasaran, serta tata cara pelaksanaan program pembangunan infrastruktur tersebut.

Namun demikian, tantangan tetap ada. Misalnya, penggunaan media digital dalam komunikasi bisa menjadi kurang optimal bila tidak diimbangi dengan kompetensi digital dari seluruh staf atau apabila terjadi gangguan teknis. Dalam konteks ini, keberhasilan komunikasi bukan hanya ditentukan oleh isi pesan, tetapi juga oleh medium penyampaian dan pemahaman penerima pesan, sebagaimana ditekankan oleh Edward III.

Lebih lanjut, komunikasi internal antarunit pelaksana proyek di lingkungan Dinas PUPR berjalan relatif lancar. Hal ini disebabkan oleh manajemen yang solid dan pengambilan keputusan yang tersentralisasi pada pimpinan. Praktik koordinasi lintas unit dilakukan secara rutin, dan informasi terkait pelaksanaan proyek tersampaikan dengan baik melalui rapat kerja mingguan dan laporan evaluasi. Efektivitas komunikasi dalam kebijakan publik sangat tergantung pada kejelasan, konsistensi, dan kontinuitas pesan yang disampaikan (Luthfi, Bashir, and Sukanto 2024).

Dalam konteks pembangunan ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug, praktik komunikasi yang telah berjalan saat ini menunjukkan bahwa ketiga unsur tersebut sudah diakomodasi, meskipun masih ada ruang perbaikan terutama dalam hal penyebaran informasi kepada masyarakat sekitar proyek. Selain komunikasi internal, komunikasi eksternal dengan masyarakat juga menjadi bagian penting. Sosialisasi kepada warga mengenai waktu

pelaksanaan, dampak proyek, serta manfaat jangka panjang dilakukan melalui pemerintah desa dan tokoh masyarakat setempat.

Pendekatan partisipatif ini di nilai cukup efektif dalam mengurangi resistensi sosial terhadap proyek serta mendorong keterlibatan warga dalam pengawasan pelaksanaan proyek. Dengan demikian, dari sisi komunikasi, implementasi program pembangunan infrastruktur jalan oleh Dinas PUPR Lebak dapat dikategorikan cukup efektif. Namun, untuk mencapai efisiensi yang lebih tinggi, diperlukan sistem dokumentasi yang lebih terstruktur dan peningkatan kapasitas komunikasi publik bagi para pelaksana proyek.

Sumber Daya

Salah satu kunci utama keberhasilan implementasi kebijakan adalah tersedianya sumber daya yang mencukupi, baik dalam bentuk sumber daya manusia (SDM), anggaran, maupun fasilitas fisik dan teknis (ADIP SAPUAN 2023). Dalam konteks pembangunan infrastruktur ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug, penelitian ini menemukan bahwa persoalan terkait ketersediaan sumber daya menjadi tantangan utama dalam pelaksanaan program di lapangan.

a. Staff Pelaksana

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas PUPR Kabupaten Lebak, secara kualitas, SDM yang terlibat dalam program pembangunan jalan telah memiliki kompetensi teknis yang memadai. Para insinyur, pengawas lapangan, dan pelaksana proyek sudah memiliki kualifikasi serta pengalaman yang relevan dalam bidang konstruksi jalan. Hal ini ditunjukkan melalui efisiensi dalam penyusunan perencanaan teknis, kemampuan mengelola kendala teknis di lapangan, serta kepatuhan terhadap standar mutu konstruksi.

Namun, secara kuantitas, masih terjadi kekurangan tenaga kerja, terutama di sektor pengawasan lapangan dan manajemen proyek. Keterbatasan jumlah personel menyebabkan beban kerja yang tinggi pada staf yang ada, yang berpotensi menurunkan efektivitas pengawasan dan kualitas pelaksanaan teknis di lapangan. Kondisi ini diperparah dengan beban administratif yang juga harus dipenuhi oleh para pelaksana proyek.

b. Informasi

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan George C. Edward III, komunikasi yang efektif menjadi salah satu prasyarat utama keberhasilan implementasi. Komunikasi tidak hanya berkaitan dengan penyampaian informasi, tetapi juga mencakup kejelasan, konsistensi, dan ketepatan informasi yang disalurkan dari pembuat kebijakan kepada pelaksana. Berdasarkan hasil wawancara, diketahui bahwa dari sisi informasi, pelaksanaan program pembangunan jalan di Kabupaten Lebak telah berlangsung sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan.

Informasi teknis maupun administratif disampaikan oleh Dinas PUPR kepada pelaksana kegiatan dan rekanan melalui berbagai mekanisme formal seperti rapat koordinasi, surat tugas, serta dokumen teknis lainnya. Informan menyampaikan bahwa informasi yang diterima cukup jelas, tidak mengalami distorsi, serta dapat dipahami dan diterapkan dengan baik di lapangan. Kondisi ini mencerminkan bahwa proses komunikasi dalam implementasi kebijakan pembangunan jalan telah berjalan cukup baik.

Meskipun belum sepenuhnya ideal, kejelasan dan kelancaran arus informasi telah mampu mendukung efektivitas kerja pelaksana di lapangan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa variabel komunikasi—khususnya pada aspek penyampaian informasi—telah memberikan kontribusi positif dalam mendorong keberhasilan implementasi kebijakan tersebut.

c. Kewenangan

Kewenangan dalam mengelola anggaran pembangunan, ketersediaan anggaran merupakan aspek vital lainnya dalam keberhasilan implementasi proyek pembangunan jalan. Berdasarkan data yang diperoleh dari wawancara dan dokumen perencanaan, dana yang dialokasikan untuk proyek ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug dinilai masih relatif terbatas. Anggaran yang tersedia tidak sepenuhnya mencakup seluruh rencana pengembangan ruas jalan hingga tahap penyelesaian akhir.

Menurut keberhasilan kebijakan publik sangat bergantung pada ketersediaan dan efisiensi alokasi anggaran. Kurangnya dana tidak hanya memperlambat proses implementasi juga dapat mengurangi kualitas hasil pembangunan yang dirasakan masyarakat.

d. Sarana Prasana

Dari segi fasilitas dan peralatan, Dinas PUPR Kabupaten Lebak dinilai telah memiliki dukungan yang cukup untuk menjalankan program ini. Alat berat seperti ekskavator, bulldoser, dan dump truck tersedia dan dapat dioperasikan dengan baik. Selain itu, beberapa bagian pekerjaan juga dilakukan dengan melibatkan kontraktor lokal yang memiliki peralatan konstruksi memadai. Karena untuk memberdayakan SDM setempat.

Namun, tantangan yang dihadapi berkaitan dengan distribusi dan logistik penggunaan alat, mengingat medan geografis ruas Rangkasbitung–Gajrug yang sebagian besar melintasi wilayah perbukitan dan lembah. Mobilisasi alat berat ke lokasi pekerjaan memerlukan perencanaan logistik yang matang dan sering kali terhambat oleh kondisi jalan awal yang rusak berat sebelum perbaikan dimulai. Secara keseluruhan, jika ditinjau dari perspektif Edward III, sumber daya dalam implementasi kebijakan ini menunjukkan dinamika yang kompleks. Di satu sisi, terdapat kecukupan kualitas SDM dan fasilitas.

Akan tetapi di sisi lain, kendala kuantitas SDM dan keterbatasan anggaran menjadi penghambat yang perlu segera ditangani. Oleh karena itu, perbaikan manajemen SDM dan optimalisasi anggaran menjadi strategi utama untuk memperkuat keberhasilan implementasi kebijakan infrastruktur ini ke depan.

Disposisi

Disposisi atau sikap pelaksana dalam implementasi kebijakan merupakan aspek krusial yang dapat menentukan berhasil tidaknya suatu program. Dalam teori implementasi kebijakan George C. Edward III (1980), disposisi didefinisikan sebagai sikap, persepsi, dan motivasi pelaksana terhadap suatu kebijakan. Dengan kata lain, meskipun komunikasi sudah berjalan baik dan sumber daya tersedia, jika pelaksana tidak memiliki sikap dan motivasi yang mendukung, maka kebijakan sulit untuk diimplementasikan secara efektif.

a. Komitmen Pelaksana Terhadap Keberhasilan Program Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Lebak

Pelaksana menunjukkan komitmen tinggi dalam mendukung keberhasilan program pembangunan ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug. Komitmen ini terlihat dari partisipasi aktif dalam seluruh tahapan perencanaan hingga monitoring proyek. Tim pelaksana secara konsisten melakukan evaluasi rutin dan pelaporan kepada pimpinan. Bahkan di tengah kendala keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia, mereka tetap berupaya menjalankan program sesuai dengan target dan ketentuan teknis.

Menurut hasil wawancara, para pelaksana menyatakan bahwa keberhasilan program ini akan berdampak langsung terhadap peningkatan aksesibilitas masyarakat dan pembangunan ekonomi lokal, sehingga mereka merasa memiliki tanggung jawab moral untuk memastikan kualitas pembangunan. Komitmen tersebut diperkuat dengan adanya sistem pengawasan

internal yang memperhatikan aspek teknis. Kinerja mereka diawasi tidak hanya oleh pimpinan internal, tetapi juga oleh lembaga pengawas eksternal seperti Inspektorat Daerah dan Badan Pemeriksa Keuangan.

Hal ini menunjukkan bahwa pelaksana tidak hanya memahami peran mereka secara formal, tetapi juga memiliki semangat tanggung jawab sebagai bagian dari pembangunan daerah. Dalam literatur kebijakan publik, sikap ini dikenal sebagai "organizational citizenship behavior" atau perilaku kewargaan organisasi, yakni ketika pelaksana tidak hanya menjalankan tugas secara normatif tetapi juga melampaui ekspektasi demi keberhasilan program.

b. Pemahaman Pelaksana Terhadap Tugas dan Fungsi, Sikap

Positif pelaksana juga terlihat dari pemahaman yang baik terhadap tugas dan fungsi masing-masing. Pelaksana program memahami dengan jelas sasaran dan target pembangunan infrastruktur yang ditetapkan dalam rencana pembangunan jangka menengah daerah (RPJMD) serta Rencana Strategis Dinas PUPR. Mereka juga menguasai regulasi teknis seperti Peraturan Menteri PUPR tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan Standar Operasional Prosedur.

Dalam pelaksanaan proyek, pelaksana mampu menginterpretasikan petunjuk teknis dan petunjuk pelaksanaan (Juklak dan Juknis) yang dikirimkan oleh Bappenas melalui jalur komunikasi resmi seperti surat elektronik maupun grup koordinasi WhatsApp. Kemampuan memahami kebijakan secara teknis ini menjadi indikator bahwa pelaksana bukan hanya menjadi pelaksana pasif, tetapi juga pelaksana yang mampu menganalisis kebijakan dan menyesuaikan dengan kondisi lokal di lapangan.

Pemahaman ini tentu menjadi modal penting dalam menghindari kesalahan implementasi akibat miskomunikasi atau interpretasi yang salah. Dalam konteks kebijakan publik, pemahaman pelaksana merupakan bentuk "*cognitive readiness*" yang mendukung kelancaran dan ketepatan pelaksanaan kebijakan.

c. Motivasi

Meski secara umum motivasi pelaksana cukup baik, beberapa tantangan tetap muncul, terutama dalam hal koordinasi lintas unit Dinas PUPR Kabupaten Lebak juga menunjukkan struktur organisasi yang mendukung kerja sama lintas bidang. Kita bisa lihat saat ini terhadap sistem pengendalian operasional semakin meningkat, ditandai dengan berkembangnya inovasi melalui media yang dapat dimanfaatkan untuk mengelola informasi (Cahyono & Cholil, 2024).

d. Wewenang

Pelaksana proyek juga memiliki tingkat kewenangan yang cukup dalam konteks pelaksanaan teknis harian. Mereka memiliki diskresi dalam menentukan metode kerja, penyesuaian jadwal kerja di lapangan, serta pengelolaan sumber daya secara efisien. Namun untuk keputusan besar seperti revisi anggaran, pengadaan barang/jasa strategis, dan penyusunan ulang dokumen kontrak, tetap berada di tangan pimpinan struktural. Hal ini menandakan bahwa sistem kerja yang berlaku di Dinas PUPR bersifat semi-desentralistik, di mana kewenangan teknis diberikan secara terbatas kepada pelaksana teknis.

Sementara keputusan strategis tetap dikendalikan oleh pimpinan. Model ini sebenarnya cukup efektif dalam menjaga akuntabilitas dan mencegah terjadinya penyalahgunaan wewenang, meskipun dalam beberapa kasus, pelaksana merasa perlu diberikan ruang diskresi yang lebih luas untuk mempercepat pengambilan keputusan di lapangan. Dalam literatur kebijakan publik, diskresi pelaksana sangat dibutuhkan dalam konteks lapangan yang dinamis. Karena di lapangan setiap aktivitas selalu berubah, yang akhirnya menuntut untuk *fleksibel*.

Oleh karena itu, kemampuan pelaksana dalam menggunakan diskresi secara bijak menjadi faktor penting dalam menjamin efektivitas implementasi. Dari hasil temuan di

lapangan, dapat disimpulkan bahwa disposisi pelaksana program pembangunan ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug berada dalam kategori baik. Komitmen, pemahaman terhadap kebijakan, kemampuan teknis, serta sistem koordinasi yang berjalan dengan cukup efektif menjadi faktor kunci yang mendukung keberhasilan program. Meskipun masih terdapat beberapa tantangan dalam dinamika birokrasi dan keterbatasan diskresi.

Faktor disposisi ini terbukti menjadi penggerak utama di tengah keterbatasan sumber daya dan anggaran. Oleh karena itu, penguatan kapasitas SDM serta pemberian kewenangan teknis yang lebih luas kepada pelaksana menjadi strategi yang layak dipertimbangkan untuk implementasi program ke depan.

Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi merupakan elemen krusial dalam implementasi kebijakan publik, sebagaimana dijelaskan oleh George C. Edward III. Dalam konteks pembangunan ruas jalan Rangkasbitung–Gajrug oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Lebak, struktur birokrasi menjadi fondasi utama dalam pelaksanaan proyek ini. Efektivitas atau kegagalan dalam implementasi kebijakan sangat bergantung pada seberapa baik birokrasi bekerja, baik dalam hal perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan.

Birokrasi Dinas PUPR Kabupaten Lebak memiliki struktur organisasi yang cukup kompleks, terdiri dari beberapa bidang strategis seperti Bina Marga, Cipta Karya, Sumber Daya Air, dan Penataan Ruang. Proyek pembangunan jalan Rangkasbitung–Gajrug secara spesifik menjadi tanggung jawab utama dari Bidang Bina Marga, namun pelaksanaannya tidak bisa dipisahkan dari kontribusi bidang lain. Misalnya, koordinasi dengan Bidang Tata Ruang diperlukan untuk memastikan pembangunan jalan tidak bertabrakan dengan rencana tata ruang wilayah, sedangkan Bidang Sumber Daya Air.

Secara struktural, organisasi ini bersifat hirarkis, dengan pengambilan keputusan yang bersifat top-down. Keputusan strategis berada di tangan Kepala Dinas, lalu diteruskan kepada kepala bidang, kepala seksi, hingga pelaksana teknis di lapangan. Meskipun struktur ini memudahkan jalur komando, namun dalam praktiknya dapat menimbulkan rigiditas, terutama ketika menghadapi persoalan mendesak di lapangan. Misalnya, ketika ada kondisi geografis yang memerlukan perubahan teknis cepat, pelaksana lapangan tidak dapat langsung menyesuaikan rencana kerja tanpa persetujuan atasan.

Hal ini menyebabkan keterlambatan yang berdampak pada efisiensi pelaksanaan proyek. Selain struktur internal, proyek pembangunan jalan juga membutuhkan koordinasi lintas sektor dan lintas instansi. Instansi yang terlibat antara lain Bappeda, Dinas Perhubungan, Badan Keuangan Daerah, dan pemerintah kecamatan atau desa. Koordinasi semacam ini sangat penting, namun tidak jarang menimbulkan kendala, terutama ketika terjadi perbedaan prioritas atau keterbatasan informasi antar instansi.

Beberapa narasumber menyebutkan bahwa ada kalanya jadwal pengerjaan proyek bersinggungan dengan program lain di wilayah yang sama, sehingga menimbulkan ketidakefisienan. Salah satu aspek penting dalam struktur birokrasi adalah keberadaan Standard Operating Procedure (SOP) yang menjadi panduan teknis dan administratif dalam pelaksanaan proyek. SOP yang digunakan oleh Dinas PUPR telah mencakup seluruh tahapan proyek, dari perencanaan, pelaksanaan, evaluasi, hingga pelaporan.

Namun demikian, efektivitas penerapan SOP sangat bergantung pada disiplin pelaksana dan kondisi di lapangan. Dalam beberapa kasus, SOP tidak dapat dijalankan secara optimal karena kondisi cuaca, medan yang sulit, atau keterbatasan tenaga kerja. Hal ini menuntut adanya fleksibilitas dalam struktur birokrasi untuk melakukan improvisasi tanpa harus melanggar ketentuan yang berlaku. Sistem monitoring dan evaluasi (monev) yang diterapkan oleh Dinas PUPR juga sudah terstruktur dengan baik. Monitoring dilakukan secara periodik melalui kunjungan lapangan, pelaporan mingguan, serta rapat evaluasi antar bidang.

Namun demikian, masih ditemukan hambatan dalam hal pelaporan yang belum seragam, lambatnya pengumpulan data, dan minimnya digitalisasi sistem monev. Penggunaan teknologi informasi dalam pelaporan masih terbatas, sehingga memperlambat proses evaluasi dan pengambilan keputusan. Padahal, dengan perkembangan sistem informasi saat ini, digitalisasi monev bisa menjadi solusi untuk mengatasi birokrasi yang lamban dan tidak adaptif. Dalam hal wewenang pengambilan keputusan, pelaksana proyek di lapangan memiliki ruang yang cukup untuk mengusulkan alternatif teknis.

Namun keputusan akhir tetap berada di tangan pimpinan. Seringkali perbedaan pendapat terjadi, terutama ketika menyangkut alokasi anggaran atau teknis pelaksanaan. Meski begitu, dinamika ini dianggap sebagai hal yang wajar dalam proses birokrasi, selama tetap berada dalam koridor koordinasi dan komunikasi yang baik. Fleksibilitas birokrasi juga menjadi isu penting dalam konteks implementasi proyek di daerah yang memiliki kondisi geografis beragam seperti Kabupaten Lebak.

Dalam wawancara, beberapa pelaksana proyek menyampaikan bahwa struktur birokrasi saat ini sudah cukup responsif, namun masih perlu ditingkatkan dalam hal kecepatan pengambilan keputusan teknis. Proses birokrasi yang panjang seringkali menghambat kelincahan pelaksanaan di lapangan, terutama pada kondisi darurat atau saat terjadi perubahan rencana yang tidak terhindarkan. Selain itu, budaya organisasi di lingkungan birokrasi juga turut menentukan efektivitas implementasi kebijakan.

Budaya kerja yang terlalu birokratis dan formal dapat menghambat inisiatif dari pegawai lapangan. Oleh karena itu, reformasi budaya kerja juga diperlukan untuk mendorong terciptanya birokrasi yang inovatif, adaptif, dan solutif. Hal ini bisa dimulai dari pelatihan rutin yang tidak hanya menekankan pada aspek teknis, tetapi juga pada aspek kepemimpinan, kerja tim, dan inovasi. Partisipasi masyarakat juga menjadi salah satu aspek yang berpengaruh terhadap struktur birokrasi. Masyarakat sebagai penerima manfaat proyek memiliki hak untuk memberikan masukan atau keluhan.

Dalam pelaksanaannya, Dinas PUPR telah menyediakan kanal pengaduan melalui website resmi, media sosial, hingga posko pengaduan di lapangan. Namun, efektivitas sistem pengaduan ini masih perlu ditingkatkan, baik dari segi kecepatan respons maupun kualitas tindak lanjut yang diberikan. Respons yang lambat dapat mengurangi kepercayaan publik terhadap pemerintah daerah dan menimbulkan kesan bahwa birokrasi tidak berpihak pada kepentingan masyarakat sekitar yang terkena dampak langsung.

Sebagai bentuk perbaikan, Dinas PUPR perlu mempertimbangkan pembentukan unit khusus manajemen proyek (project management unit/PMU) yang berfungsi sebagai penghubung antara perencana, pelaksana, dan pengawas proyek. PMU dapat bekerja lebih fleksibel dan cepat karena memiliki otoritas yang cukup luas dalam pengambilan keputusan teknis. Unit ini juga bisa dilengkapi dengan sistem informasi berbasis digital yang mendukung pelacakan progres, pengendalian anggaran, hingga pengelolaan risiko.

5. KESIMPULAN

Penelitian ini mengkaji implementasi program pembangunan infrastruktur pada ruas Jalan Rangkasbitung–Gajrug yang dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Lebak. Berdasarkan hasil analisis kualitatif dan wawancara dengan pihak terkait, diperoleh kesimpulan bahwa pelaksanaan program ini sudah menunjukkan progres yang cukup baik, namun masih menghadapi beberapa kendala.

Dalam kerangka teori implementasi kebijakan George C. Edwards III, terdapat empat variabel utama yang menjadi indikator keberhasilan, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Pada indikator komunikasi, proses penyampaian informasi dari pemerintah pusat ke daerah berlangsung melalui media resmi seperti surat edaran dan aplikasi perencanaan, serta informal melalui grup WhatsApp Dinas PUPR se-Indonesia. Proses

ini memudahkan koordinasi, namun tantangan dalam dokumentasi dan sinkronisasi data masih perlu diperbaiki.

Dari sisi sumber daya, SDM Dinas PUPR Lebak memiliki kompetensi memadai namun jumlahnya belum ideal untuk mendukung beban kerja yang tinggi. Keterbatasan jumlah tenaga kerja menyebabkan beberapa tugas dilakukan dengan lembur dan pengalokasian waktu yang tidak efisien. Ketersediaan anggaran juga masih menjadi masalah utama karena banyak perencanaan teknis harus disesuaikan dengan kemampuan fiskal daerah.

Disposisi atau sikap pelaksana menunjukkan semangat dan komitmen tinggi dalam melaksanakan proyek, namun ruang pengambilan keputusan masih sangat hierarkis sehingga fleksibilitas di lapangan kadang terbatas. Terakhir, struktur birokrasi Dinas PUPR telah mengikuti SOP dan mekanisme baku, namun masih diperlukan pembaruan sistem pengawasan berbasis digital agar monitoring bisa berjalan lebih transparan dan efisien.

6. REFERENSI

- ADIP SAPUAN. (2023). Implementasi Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Jalan di Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Magelang. *Nucl. Phys.*, 13(1), 104–116.
- Arifin, S. (2024). *GLOBALISASI DAN MODERNISASI BUDAYA SEBAGAI TALI PEMERSATU DAN SILATURAHMI ADAT (STUDI KASUS. 01(01)*, 1–17.
- Armando, G., Solihin, M., & Pratiwi, A. (2019). *IMPLEMENTASI PROGRAM E-GOVERNMENT KECAMATAN BATAM KOTA TAHUN 2018 PENDAHULUAN Di era globalisasi seperti sekarang ini yang telah membuat kehidupan masyarakat lebih simple dan lebih mudah adalah teknologi informasi dan komunikasi . Dengan adanya kemudahan-*. 3(1), 77–88.
- Ayu, N. (2024). Implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan Tol Sigli-Banda Aceh. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial & Ilmu Politik*, 9(1).
- Cahyani, L. E., Fatchuriza, M., & Rahmawati, M. P. (2023). IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR KELURAHAN LANGENHARJO DI KABUPATEN KENDAL (Studi Kasus Kerusakan Jalan di Kelurahan Langenharjo). *Moderat: Jurnal Ilmiah Ilmu Pemerintahan*, 9(2), 346–361.
- Cahyono, Y., & Cholil, S. R. (2024). Sistem Pengendalian Operasional Kegiatan Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Teknologi Dan Sistem Informasi Bisnis*, 6(1), 43–53.
- Indrawan, Asep, and Y. (2017). *Metodologi Penelitian: Kuantitatif dan Kualitatif*. Pustaka Cendekia (Issue April 2023).
- Kristanto, W. S., & Ratih, S. Y. (2021). *Evaluasi Kerusakan Jalan pada Perkerasan Lentur (Studi Kasus Jalan Tawangmangu-Cemorosewu STA 2+000 sampai dengan 4+000)*. 1–6.
- Luthfi, M. I., Bashir, A., & Sukanto, S. (2024). *Jurnal Kebijakan Ekonomi dan Keuangan Identifikasi pengaruh infrastruktur publik dan ketimpangan pendapatan per kapita terhadap pertumbuhan ekonomi di Wilayah Sumbagsel tahun 2013-2022*. 3(2), 235–242. <https://doi.org/10.20885/JKEK.vol3.iss2.art14>
- Rosyidi, S. A. P. (2021). Evaluasi Variabilitas Kinerja Struktur Perkerasan Jalan Berbasis Pengujian Seismik. *Semesta Teknika*, 24(2), 69–83. <https://doi.org/10.18196/st.v24i2.12868>
- Soelistijo, A. (2018). Peningkatan Mutu Pembangunan Jalan Menggunakan Sistem Informasi. *Jurnal HPJI*, 4(1), 1–10.
- Sugiyono, S. (2013). *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif dan R&D*.

- Syafira, D. D., & Triani, M. (2021). Kausalitas Infrastruktur Jalan, Urbanisasi dan Kesejahteraan masyarakat di Indonesia. *Jurnal Kajian Ekonomi Dan Pembangunan*, 3(2), 53–60.
- Yulianti, R., & Hasanah, B. (2018). Implementasi Program Pemeliharaan Jalan di Dinas Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang (PUPR) Kabupaten Pandeglang. *Sawala: Jurnal Administrasi Negara*, 6(2), 111–125.