

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ANGGARAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KABUPATEN BANDUNG BARAT

Author:

Pujo Santoso¹, Indira Setia Ningtias²

Affiliation:

**Institut Pemerintahan Dalam Negeri
Jl. Soekarno Km. 20 Jatinangor Sumedang-Jawa Barat
Kabupaten Bandung Barat
Jl. Padalarang-Cisarua Km. 2 Mekarsari Bandung Barat-Jawa Barat**

Email:

pujosantoso454@gmail.com

Abstract

The research is motivated by lack of budget allocations for road infrastructure development in West Bandung Regency when compared to the area and motor vehicles that continue to increase. The researcher uses qualitative research methods to explore the reality. Data collected through interviews conducted by purposive sampling to obtain in depth answers, examine documents, and observe. The analytical framework is guided by Miles and Huberman, from data reduction, data display, and conclusion drawing/verification. The result show that the implementation is considered to be still lacking. From aspect of standard/policy measures in 2016, realization of road in good condition was 55,31% of 69,58% target. Although the control of legislature and head regional has become a supporting factor, incompatibility of the budget against the targeted object also hinders the implementation of policy. In addition, intervention of various interest that occur in the field encourages policy actors to make changes to priorities that are solely for the benefit of community.

Keywords : financial; implementation; policy; road infrastructure.

Abstrak

Penelitian ini dilatar belakangi permasalahan minimnya alokasi anggaran untuk pembangunan infrastruktur jalan di Kabupaten Bandung Barat jika dibandingkan dengan luas wilayah dan kendaraan bermotor yang terus meningkat. Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan studi kasus untuk mengeksplorasi realita di lapangan. Data yang dikumpulkan melalui kegiatan wawancara dilakukan dengan purposive sampling untuk memperoleh jawaban secara mendalam, menelaah dokumen serta pengamatan terhadap situasi di lapangan. Kerangka analisis berpedoman pada 3 (tiga) tahapan yang disampaikan Miles dan Huberman mulai dari reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan agar dapat mengakomodasi perkembangan data yang diperoleh di luar data primer. Hasil penelitian menunjukkan Implementasi kebijakan anggaran infrastruktur jalan di Kabupaten Bandung Barat dinilai masih kurang. Dilihat dari aspek standar/ukuran kebijakan pada tahun 2016 realisasi jalan dalam kondisi baik sebesar 55,31% dari target 69,58 %. Meski kontrol legislatif dan kepala daerah telah menjadi faktor yang mendukung, namun ketidaksesuaian anggaran terhadap objek yang ditargetkan pun menghambat pelaksanaan kebijakan. Selain itu intervensi berbagai kepentingan yang terjadi di lapangan mendorong actor kebijakan melakukan perubahan prioritas yang semata-mata untuk kepentingan masyarakat.

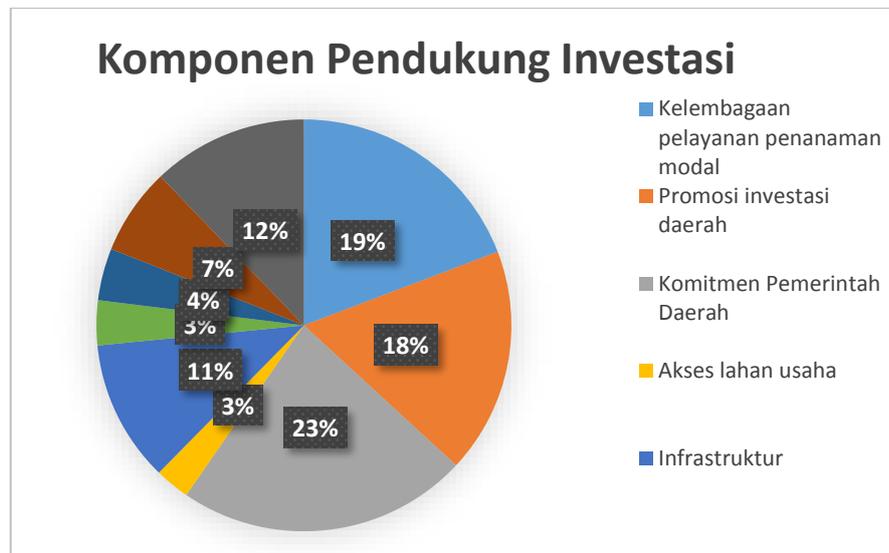
Kata Kunci : anggaran; implementasi; infrastruktur; jalan; kebijakan.

PENDAHULUAN

Percepatan pembangunan nasional di masa mendatang memiliki berbagai aspek penting, yang mana salah satunya merupakan pembangunan infrastruktur (Kurniawan & Dt.Maani, 2019). Fungsi jalan sebagai penghubung dari satu wilayah ke wilayah lainnya yang menunjang mobilitas penduduk, meningkatkan pembangunan perekonomian melalui kelancaran distribusi barang dan faktor produksi, serta dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Dengan adanya otonomi daerah, pemerintah daerah terutama pemerintah daerah Kabupaten/Kota sebagai pemegang porsi terbesar kewenangan jalan yang ada, memiliki kewenangan untuk meningkatkan infrastruktur jalan baik dari segi kualitas maupun kuantitas serta merehabilitasi jalan yang rusak. Kabupaten Bandung Barat sendiri merupakan bagian Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yang dikembangkan sebagai wilayah cekungan Bandung. Adapun kegiatan utamanya merupakan industry non polutif, pertanian, industry kreatif dan teknologi tinggi.

Kabupaten Bandung Barat dalam menggerakkan perekonomiannya berupaya menciptakan iklim investasi yang ramah (*business friendly*) untuk menarik investor dari dalam dan luar negeri. Adapun salah satu komponen pendukung investasi dapat dilihat dari gambar berikut:



Sumber: Rancangan Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Bandung Barat Tahun 2013-2018

Gambar 1.

Gambar di atas menjelaskan pentingnya infrastruktur dalam mendukung investasi di Kabupaten Bandung Barat. Penelitian yang dilakukan Maqin (2011) dalam penelitiannya yang berjudul Pengaruh Kondisi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat diperoleh bahwa infrastruktur jalan memiliki pengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi di Jawa Barat, akan tetapi tidak signifikan. Hal tersebut dikarenakan kualitas dan kuantitas jalan yang digunakan masyarakat tidak memadai, demikian yang terjadi di Kabupaten Bandung Barat.

Tabel 1
 Panjang Jalan menurut Jenis Permukaan Jalan
 di Kabupaten Bandung Barat Tahun 2018-2020

Jenis Permukaan Jalan (km)	Tahun					
	2018	%	2019	%	2020	%
Aspal	462.77	88.05	423.05	80,49	439.74	83,67
Kerikil	11.88	2,26	29.04	5,53	14.535	2,76
Tanah	0.16	0,03	0.16	0,03	0	0
Lainnya	50.76	9,66	73.318	13,95	71.296	13,57
Jumlah	525.57	100	525.568	100	525.571	100

Sumber : Bandung Barat Regency in Figures (2021)

Dilihat dari table diatas, menurut jenis permukaan, jalan beraspal cenderung memiliki komposisi paling besar dibandingkan jenis permukaan tidak diaspal. Pada tahun 2020, panjang jalan beraspal sebesar 83,67 persen dari total panjang jalan. Sedangkan tidak diaspal sebesar 16,33 persen. Rentang tahun 2018-2020 terjadi penurunan jalan aspal meskipun pada 2019-2020 sempat terjadi kenaikan, namun masih cenderung turun jika dibandingkan dengan Tahun 2018. Hal tersebut diperkirakan sehubungan dengan meningkatnya jumlah jalan rusak berat yang mana pada tabel diatas dikategorikan sebagai jalan dengan jenis permukaan lainnya.

Pembangunan infrastruktur oleh pemerintah Kabupaten/Kota tidak dapat dilepaskan dari alokasi anggaran infrastruktur melalui APBD. Dalam pengelolaan keuangan daerah, APBD memiliki makna penting yakni: *Pertama*, otorisasi. Anggaran daerah menjadi dasar untuk melaksanakan pembangunan pada tahun anggaran bersangkutan. *Kedua*, perencanaan. APBD menjadi pedoman bagi manajemen dalam merencanakan kegiatan pada tahun yang bersangkutan. *Ketiga*, pengawasan. APBD menjadi pedoman untuk menilai apakah kegiatan penyelenggaraan pemerintah daerah sudah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. *Keempat*, alokasi. Anggaran daerah harus dapat diarahkan untuk menciptakan lapangan kerja

/mengurangi pengangguran dan pemborosan sumber daya serta meningkatkan efisiensi dan efektifitas perekonomian. *Kelima*, distribusi. Kebijakan anggaran daerah harus memerhatikan rasa keadilan dan kepatuhan. *Keenam*, stabilisasi. APBD menjadi alat ukur untuk memelihara dan mengupayakan keseimbangan fundamental perekonomian daerah (PH & Adhi, 2017).

Hasil studi pendahuluan, Kabupaten Bandung Barat mengalokasikan anggaran dalam kurun 5 (lima) tahun anggaran (2013-2018) guna membiayai belanja pembangunan infrastruktur jalan dengan dikelola Dinas Pekerjaan Umum, Penataan Ruang, dan Pertanahan (PUPR) Kabupaten Bandung Barat. Anggaran tersebut, dialokasikan sebesar Rp. 107.065.441.678 untuk anggaran pembangunan infrastruktur jalan dengan rincian 88.380.383.250 untuk program pembangunan jalan dan jembatan dan 18.685.058.428 untuk program rehabilitasi/ pemeliharaan jalan dan jembatan. Rincian anggaran kegiatan pekerjaan umum dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 2
 Rincian Anggaran Belanja Urusan Pemerintahan
 Bidang Pekerjaan Umum Kabupaten Bandung Barat Tahun 2016

KODERING	URAIAN KEGIATAN	ANGGARAN
1.03	Pekerjaan Umum	197.057.300.890,00
01.03.01	Dinas Bina Marga, Sumber Daya Air dan Pertambangan	173.504.191.840,00
1.03-1.03.01-01	Program Pelayanan Administrasi Perkantoran	1.310.366.790,00
1.03-1.03.01-02	Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur	2.490.557.085,00
1.03-1.03.01-03	Program peningkatan disiplin aparatur	277.900.000,00
1.03-1.03.01-05	Program Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur	289.000.000,00
1.03-1.03.01-06	Program peningkatan pengembangan sistem pelaporan capaian kinerja dan keuangan	208.305.000,00
1.03-1.03.01-07	Program Peningkatan Pengembangan Sistem Perencanaan SKPD	67.183.000,00
1.03-1.03.01-15	Program pembangunan jalan dan jembatan	88.380.383.250,00
1.03-1.03.01-16	Program pembangunan saluran drainase/gorong-gorong	6.962.455.600,00
1.03-1.03.01-17	Program pembangunan turap/talud/bronjong	11.472.088.400,00
1.03-1.03.01-18	Program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan	18.685.058.428,00
1.03-1.03.01-20	Program Inspeksi kondisi jalan dan jembatan	389.789.710,00
1.03-1.03.01-22	Program pembangunan sistem informasi/data base jalan dan jembatan	279.212.000,00
1.03-1.03.01-23	Program peningkatan sarana dan prasarana Kebinamargaan	5.610.439.490,00
1.03-1.03.01-24	Program Pengembangan dan Pengelolaan Jaringan Irigasi, Rawa dan Jaringan Pengairan lainnya	35.557.990.687,00
1.03-1.03.01-25	Program Penyediaan dan Pengelolaan Air Baku	348.287.000,00
1.03-1.03.01-26	Program Pengembangan, Pengelolaan, dan Konservasi Sungai, Danau dan Sumber Daya Air Lainnya	314.234.300,00
1.03-1.03.01-28	Program Pengendalian Banjir	860.941.100,00
01.04.01	Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang	23.553.109.050,00
1.03-1.04.01-16	Program pembangunan saluran drainase/gorong-gorong	2.358.395.000,00
1.03-1.04.01-27	Program Pengembangan Kinerja Pengelolaan Air Minum dan Air Limbah	20.740.029.650,00

1.03-1.04.01-29	Program Pengembangan Wilayah Strategis dan Cepat Tumbuh	454.684.400,00
-----------------	---	----------------

Selama Tahun 2013 sampai 2018, dari panjang jalan di Kabupaten Bandung Barat sepanjang 553 km, jalan dengan kondisi rusak berat terus menurun setiap tahun, dan kondisi jalan baik pun meningkat setiap tahunnya sebagaimana tampak pada Tabel 1. Kondisi jalan tersebut pada akhir tahun RPJMD yaitu tahun 2018 sudah memenuhi Standar Pelayanan Minimal bidang jalan menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor: 01/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Bidang Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang yaitu maksimal pada tahun 2019 persentase tingkat kondisi jalan kabupaten/kota baik dan sedang sebanyak 60%, dan persentase terhubungnya pusat-pusat kegiatan dan pusat produksi di wilayah kabupaten/kota mencapai 100%.

Penelitian oleh Gultom, dkk (2017) menunjukkan kebijakan alokasi anggaran dalam rangka pembangunan jalan mempertimbangkan berbagai sumber yang dapat digunakan untuk pemeliharaan jalan, salah satunya adalah dengan menambahkan tarif pajak sesuai dengan ruang fiskal yang belum dimanfaatkan oleh pemerintah daerah.

Program dan kegiatan pembangunan jalan membutuhkan dukungan dan komitmen dari para aktor pembuat kebijakan dari berbagai level sesuai kewenangannya baik itu Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi Jawa Barat, DPRD Kabupaten Bandung Barat, Bupati dan Wakil Bupati Bandung Barat, serta dukungan masyarakat. Dalam mengatasi jaringan jalan yang belum tuntas, diperlukan konsistensi penentuan titik obyek pembangunan jalan sesuai dengan perencanaan pembangunan.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Implementasi Kebijakan Anggaran Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Bandung Barat.

KAJIAN PUSTAKA

Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan rangkaian aturan yang dibuat pemerintah sebagai bagian keputusan politik untuk mengatasi persoalan-persoalan dan isu yang berkembang di masyarakat. Karakteristik kebijakan public, antara lain memiliki orientasi/tujuan sebagai *problem solving* di kehidupan sehari-hari, memiliki bentuk

pola tindakan yang dijabarkan dalam program/kegiatan, dan termuat dalam hukum positif (Hamdi, 2014).

Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan menurut Situmorang (2016) merupakan salah satu dari tahapan kebijakan yang menjadi variabel krusial dalam menentukan keberhasilan kebijakan yang membahas isu-isu publik. Hoogwood dan Gun (Siregar, 2022) mengungkapkan setiap kebijakan memiliki resiko kegagalan yang tinggi. Kegagalan itu dapat terjadi karena tidak terimplementasi (*non implementation*) dan implementasi yang tidak berhasil (*unsuccessful implementation*).

Van Meter dan Van Horn (1975) dikutip Siregar (2022) mengemukakan proses implementasi sebagai abstraksi paham kebijakan semaksimal mungkin. Model ini mengandaikan implementasi kebijakan berjalan linier dari keputusan politik pelaksana dengan dipengaruhi oleh variabel 1) standar dan sasaran kebijakan/ukuran dan tujuan kebijakan 2) sumber daya 3) karakteristik organisasi pelaksana 4) sikap para pelaksana 5) komunikasi antar organisasi terkait dan kegiatan-kegiatan pelaksanaan, dan 6) lingkungan ekonomi, sosial, dan politik.

Kebijakan Anggaran

Anggaran berperan penting dalam organisasi sektor publik sebagai pernyataan estimasi kinerja yang hendak dicapai selama periode waktu tertentu yang dinyatakan dalam ukuran finansial untuk menunjang perekonomian nasional (Fathurrahman, 2012). Menurut Basri dan Subri sebagaimana dikutip oleh Henny Juliani (2020) kebijakan anggaran berhubungan dengan pendapatan yang bersumber sebagai penerimaan serta belanja pengeluaran yang dilakukan oleh pemerintah diberlakukan sesuai kondisi saat itu (inflasi/deflasi/kondisi normal).

METODE

Peneliti menggunakan metode penelitian kualitatif untuk mendeskripsikan kegiatan penelitian dengan menggunakan pertanyaan terbuka untuk memahami masalah penelitian secara menyeluruh dengan realitas sosial yang utuh, dinamis, dan hubungan gejala sosial yang interaktif (Nurdin & Hartati, 2019). Melalui metode ini diharapkan penelitian dapat dilakukan secara *naturalistik*, apa adanya, tidak dalam kondisi yang dimanipulasi, dan menekankan pada deskripsi alami (Arikunto, 2019) Pendekatan studi kasus karena berfokus pada satu kasus dalam konteks kontemporer yaitu Implementasi Kebijakan Anggaran Pembangunan Infrastruktur Jalan di

Kabupaten Bandung Barat (Creswell, 2014) mengatakan bahwa penelitian studi kasus mengeksplorasi kehidupan nyata, sistem terbatas (kasus) atau beragam sistem terbatas (berbagai kasus) dengan pengumpulan data yang dalam dan mendetail yang melibatkan sumber informasi atau sumber informasi majemuk (wawancara, observasi, data/ dokumen pendukung, dan berbagai laporan), kemudian melaporkan deskripsi kasus dan tema kasus.

Peneliti mengumpulkan sumber data primer dari hasil wawancara dengan informan dengan pendekatan *purposive sampling*, yang mana informan yang dipilih dinilai mengetahui informasi tentang keadaan yang diteliti sehingga dapat memberikan jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini (Sugiyono, 2015). Adapun informan yang diperoleh berdasarkan penjelasan di atas, adalah sebagai berikut:

- | | |
|--|--------------------|
| 1. Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang | Bapak Anugerah |
| 2. Kasubbag Penyusunan Program dan Keuangan
Dinas PUPR | Bapak Febriansyah |
| 3. Kabid Bina Marga Dinas PUPR
ST, MM | Bapak Aan Sopiana, |
| 4. Kasi Perencanaan dan Pembangunan Jalan dan
Hutajulu, ST
Jembatan Bidang Bina Marga Dinas PUPR | Bapak Donni P. |
| 5. Staff Bidang Bina Marga Dinas PUPR | Bapak Ufri |
| 6. Kabid Perencanaan Fisik dan Tata Ruang
Bappelitbangda Kabupaten Bandung Barat | Bapak Amir |
| 7. Kasubbid Infrastruktur Wilayah dan Tata Kota
Bappelitbangda Kabupaten Bandung Barat | Bapak Suwarman W. |
| 8. Masyarakat (pengelola Tempat Wisata Curug Malela) | Bapak Cecep |

Sumber: diolah peneliti, 2020

Observasi bertujuan memungkinkan peneliti untuk memahami konteks data dalam situasi social yang dihadapi melalui pengalaman langsung agar tidak terpengaruh konsep atau pandangan sebelumnya, dan peneliti dapat melihat hal-hal yang luput dari pengamatan orang lain.

Observasi yang dilakukan peneliti adalah observasi terus terang dimana peneliti menyatakan secara sumber data bahwa peneliti sedang melakukan penelitian.

Menurut Spradley (2015, p. 68), objek penelitian dalam penelitian kualitatif adalah tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activities*). Tempat berkaitan dengan tempat dimana interaksi dalam situasi sosial sedang berlangsung dalam hal ini Kabupaten Bandung Barat. Pelaku berkaitan dengan perilaku atau orang-orang yang memainkan peran tertentu, yaitu para implementor kebijakan pada Dinas PUPR Kabupaten Bandung Barat. Aktivitas berkaitan dengan kegiatan yang dilakukan oleh pelaku dalam situasi sosial yang sedang berlangsung.

Kerangka analisis mengacu pada 3 (tiga) alur yang disampaikan oleh Miles dan Huberman (1992) meliputi reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan. Model ini dipilih agar dapat mengakomodasi perkembangan data yang diperoleh di luar data primer. Peneliti mengumpulkan berbagai data dari hasil wawancara, dokumentasi, dan observasi selama dilapangan. Selanjutnya, data yang telah diperoleh diklasifikasikan untuk dipilah kembali oleh peneliti. Penyajian data dari hasil penggabungan berbagai sumber yang diperoleh dapat berupa tulisan/kata-kata, gambar, grafik/table. Data yang ada kemudian disatukan untuk ditarik kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Kebijakan Anggaran Pembangunan Infrastruktur Jalan di Kabupaten Bandung Barat

Para pakar berpandangan bahwa setiap kebijakan yang dibuat harus diimplementasikan dengan berbagai alasan atau perspektif. Model pendekatan implementasi kebijakan oleh Van Meter dan Van Horn dikenal dengan *a model of the policy implementation* (1975). Model ini mengandaikan kondisi implementasi kebijakan yang berjalan linier mulai dari keputusan politik, pelaksana, sampai kinerja kebijakan publik. Adapun variable-variabel yang saling berkaitan sehingga mempengaruhi kinerja kebijakan adalah berikut ini:

- a. Standar dan sasaran kebijakan/ukuran dan tujuan kebijakan

Implementasi kebijakan diperlukan mengacu pada pandangan para pakar bahwa setiap kebijakan yang telah dibuat harus diimplementasikan. Berdasarkan perspektif masalah kebijakan, sebagaimana yang diperkenalkan oleh Edwards III (Widodo, 2017), implementasi kebijakan diperlukan karena adanya masalah kebijakan yang perlu diatasi dan dipecahkan. Van Meter dan Van Horn menjelaskan bahwa dalam

pengukuran kinerja implementasi kebijakan diperlukan adanya standar dan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya sebagai target capaian yang akan dikejar oleh pelaksana kebijakan.

Implementasi kebijakan bisa gagal ketika para pelaksana kebijakan, tidak menyadari standar dan tujuan kebijakan. Hubungan erat standar dan tujuan kebijakan terhadap disposisi atau sikap implementor menjadi penting, bilamana pemahaman implementor terhadap tujuan kebijakan menjadi bias atau justru menolak, menyebabkan kegagalan dalam implementasi kebijakan itu sendiri (Van Meter & Van Horn, 1975).

Pendapat Asli Daerah merupakan pedapatan yang diperoleh oleh daerah tersebut dari sumber daya yang dimilikinya sendiri. Hal memberikan kekuatan baru bagi pengembangan otonomi pemerintah daerah, di mana terdapat kejelasan arah yang ingin dicapai dan fleksibilitas yang diberikan sudah lebih besar dari yang sebelumnya. Artinya, daerah sudah diberi kewenangan yang lebih luas untuk merencanakan, melaksanakan, mengawasi dan mengendalikan serta mengevaluasi kebijakan-kebijakan daerah termasuk didalamnya untuk pelayanan publik melalui Kebijakan alokasi anggaran pembangunan infrastruktur jalan. Implementasi merupakan capaian/hasil yang menjadi tujuan dari implementasi tersebut. Capaian yang hendak dicapai dalam implementasi kebijakan anggaran pembangunan infrastruktur jalan di kabupaten Bandung Barat

Tabel 6
 Target dan Realisasi Pencapaian Kinerja atas Indikator Proporsi Panjang Jalan

Kondisi		2013	2014		2015		2016		2017		2018
		Kondisi awal	Targ	Real	Targ	Real	Targ	Real	Targ	Real	Kondisi akhir
Rusak Berat	Km	109.685	69,685	135,91	38,845	127,53	0	117,66	0	123,57	0
	%	19,88	12,59	24,54	7,02	23,03	0	21,25	0	10	0
Rusak Ringan	Km	157.025	134,760	87,62	114,76	73,25	84,76	58,808	34,76	65,27	0
	%	28,461	24,34	15,82	20,73	13,23	15,31	10,62	6,28	12,6	0
Sedang	Km	120.640	118,645	81,93	93,645	76,55	83,65	72,56	63,65	21,18	43,65
	%	28,461	21,43	14,79	16,91	13,82	15,11	13,11	11,50	4,09	7,88
Baik	Km	166.300	230,56	248,19	306,4	276,32	385,25	306,243	455,25	308,05	343,86
	%	30,142	41,64	14,79	16,91	49,91	69,58	55,31	82,23	59,46	92,12

Sumber: LKIP DPUPR KBB 2013 s.d. 2018

Berdasarkan wawancara dengan Bapak Febriansyah selaku Kasubbag Penyusunan

Program dan Keuangan Dinas PUPR, beliau mengatakan bahwa “Target dan tujuan alokasi anggaran ditentukan dalam RPJMD dan RKPD 2013-2018. Meskipun demikian pada akhir tahun 2018 dari yang ditargetkan 92,12% jalan dalam kondisi baik, dan alhamdulillah terealisasi”. Realisasi pembangunan infrastruktur jalan untuk mencapai kondisi jalan baik tidak dapat mencapai target sebesar 92,12% pada akhir tahun RPJMD hal tersebut disebabkan oleh banyak faktor yang mempengaruhi baik itu pada tatanan kebijakan anggaran maupun kondisi rill di lapangan.

b. Sumber Daya

Peran penting dalam implementasi kebijakan tidak dapat lepas dari ketersediaan sumber daya yang memadai. Keberadaan kejelasan dan konsistensi dari standar dan tujuan yang sebelumnya dibahas tidak akan bisa berjalan secara efektif apabila personil yang memiliki tanggung jawabnya masing-masing tidak atau kurang memiliki sumber-sumber yang dapat digunakan untuk menciptakan kebijakan yang efektif.

Berdasarkan penjelasan Van Meter dan Van Horn (1975) terkait sumber daya dalam implementasi kebijakan, keberhasilan proses implementasi kebijakan tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia secara efektif dan efisien. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan suatu keberhasilan proses implementasi. Tahap-tahap tertentu dari keseluruhan proses implementasi menuntut adanya sumber daya manusia yang berkualitas sesuai dengan pekerjaan. Di luar sumber daya manusia, sumber daya lain yang perlu diperhitungkan juga ialah sumber daya finansial dan sumber daya waktu. Sumber daya finansial sendiri merupakan sumber daya yang berorientasi pada dana/uang sebagaimana dikemukakan oleh Derthicks (Van Meter & Van Horn, 1975).

Dalam implementasi kebijakan alokasi anggaran inrastruktur ini, staf atau personil yang ada di Dinas PUPR, dan Bappelitbangda merupakan salah satu aspek sumber daya yang paling esensial dalam implementasi kebijakan alokasi anggaran infrastruktur di Kabupaten Bandung Barat, karena banyak terjadi dalam pengimplementasian kebijakan yang gagal ternyata dipengaruhi oleh kemampuan personil yang kurang handal. Jumlah personil yang banyakpun tidak menjamin suksesnya suatu implementasi kebijakan, apabila tidak dibarengi dengan keterampilan dan keahlian. Namun di sisi lain kekurangan staf juga akan menimbulkan persoalan yang pelik dalam implementasi kebijakan.

Terkait finansial dan fasilitas, menurut Bapak Aan Sopiana, S.T., M.M. dari Rp. 197.057.300.890,00 Anggaran yang dimiliki Dinas PUPR terdapat Rp. 1.301.366.790,00 untuk layanan administrasi perkantoran dan Rp. 2.490.557.085,00 anggaran sarana dan prasarana aparatur untuk menunjang kinerja (Table 2). Beliau menambahkan “namun dengan sejumlah dukungan sumber finansial yang dimiliki, masih ada keterbatasan pada laboratorium pengujian kekuatan aspal dan beton”. Laboratorium pengujian kekuatan aspal dan beton diperlukan untuk mengukur kualitas hasil pembangunan jalan dan jembatan.

Dengan demikian dapat kita ketahui pentingnya sumber daya keuangan bagi pembiayaan pelaksanaan kebijakan menjadikan aspek anggaran sebagai faktor yang sangat penting dalam aktivitas Kebijakan Publik. Pembahasan berkisar diantara upaya untuk memperoleh besarnya anggaran yang diperlukan, proses pengelolaannya serta pemanfaatan agar berjalan dengan efektif dan efisien. Oleh karena itu, ada pendekatan bercabang dalam hal penganggaran ini, yaitu: pendekatan politik, ekonomi, hukum dan manajerial.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Suwarman W. selaku Kasubid Infrastruktur Wilayah dan Kota Bappelitbangda Kabupaten Bandung Barat, dalam Peningkatan sumber daya manusia pengelola PAD dengan mengikutsertakan aparatur dalam program-program pendidikan dan pelatihan yang berkaitan dengan pengelolaan keuangan daerah.

c. Karakteristik Agen Pelaksana

Menurut Van Meter dan Van Horn (1975), pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat pengimplementasian kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi publik sangat banyak dipengaruhi oleh karakteristik agen pelaksananya. Selain itu, cakupan atau luas wilayah implementasi kebijakan perlu juga diperhitungkan saat hendak menentukan agen pelaksana. Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu, diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program, yang dimaksud agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi, yang semuanya itu akan mempengaruhi implementasi suatu program.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Anugerah selaku Kepala Dinas PUPR sebagai berikut "Alur koordinasi internal dinas pupr bersifat hierarkis, yaitu koordinasi mulai dari pelaksana, kepala seksi , kepala bidang , kepala dinas & sebaliknya". Hal tersebut tentunya menandakan bahwa pelaksana kebijakan dalam hal ini Dinas PUPR melaksanakan tugas dan fungsinya dengan tepat dan terorganisir dengan baik, sesuai dengan norma yang berlaku. Mekanisme koordinasi yang hirarkies mengakibatkan terhambatnya actuating yang dilakukan oleh staff pelaksana, sehingga pelaksana ragu dalam bertindak. Kendala ini tentunya menjadi perhatian bagi pelaksana yaitu dengan menerapkan komunikasi yang fleksibel antara bawahan dan atasan. Bapak Aan Sopian, ST, MM Kabid Bina Marga mengatakan "apabila ada hal mendesak, pelaksana dapat langsung berkoordinasi dengan kepala bidang atau kepala dinas tanpa harus melalui jenjang hirarkies".

Untuk mempermudah koordinasi dan memperjelas pembagian tugas dan fungsi para pelaksana, Dinas PUPR membentuk kepanitiaan yang bertugas merencanakan, menyiapkan, dan melaksanakan pengadaan barang dan jasa pembangunan infrastruktur jalan yang berpedoman pada standar kebijakan yang ada. Kepanitiaan ini dibentuk berdasarkan keputusan Bupati, yang terdiri dari PNS dan Pegawai Non PNS di lingkungan Dinas PUPR, Bappelitbangda, dan Sekretariat Daerah. Sedangkan sebagai pelaksana teknis pembangunan infrasturktur jalannya, sesuai dengan mekanisme pengadaan barang dan jasa dilakukan pemilihan stakeholder melalui lelang pengadaan barang dan jasa. Pemenang tender sebagai pelaksana teknis pembangunan infratraktur jalan wajib melaksanakan pembangunan yang berpedoman pada standar kebijakan yang ada, dan melaporkan hasilnya kepada panitia Dinas PUPR. Hal tersebut disampaikan oleh Bapak Anugerah selaku Kepala Dinas PUPR.

Kejelasan struktur yang diikuti dengan prosedur-prosedur kerja yang tepat akan memberikan dampak yang positif bagi implementasi kebijakan. Oleh karenanya struktur organisasi dan tata kerja dalam implementasi kebijakan alokasi anggaran di Dinas PUPR telah diupayakan secara optimal termasuk didalamnya aspek personil, pembiayaan dalam penyelenggaraan implementasi kebijakan peningkatan pelayanan publik sehingga pencapaian terhadap sasaran dan tujuan kebijakan dapat tercapai.

d. Sikap/Kecenderungan para Pelaksana

Menurut Van Meter dan Van Horn (1975), sikap penerimaan atau penolakan dari agent pelaksana akan sangat banyak mempengaruhi berhasil atau tidaknya kinerja

implementasi kebijakan. Hal tersebut sangat dimungkinkan karena kebijakan yang dilaksanakan bukan merupakan formulasi dari warga setempat yang memahami kendala/permasalahan yang mereka rasakan. Kecenderungan dari kebijakan yang *top-down* memungkinkan para pembuat kebijakan tidak mengetahui keinginan/permasalahan yang harus diselesaikan.

Kecenderungan kesalahpahaman kecil di lapangan cukup sering terjadi yaitu yang berkaitan dengan teknis, namun kesalahpahaman teknis tersebut tidak merubah esensi maksud dan tujuan kebijakan. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Donni P Hutajulu, ST Kasi Perencanaan dan Pembangunan Jalan dan Jembatan Bidang Bina Marga Dinas PUPR, “pemahaman ASN yang terlibat terhadap tujuan kebijakan tidak perlu diragukan kita selalu melakukan rapat koordinasi, namun kesalahpahaman teknis di lapangan memang sering terjadi tetapi tentunya itu tidak merubah maksud dan tujuan kebijakan itu sendiri”.

Hal ini dapat terjadi karena adanya pemisahan antara para pengambil kebijakan/keputusan, dengan para pelaksana kebijakan yang memiliki kebebasan untuk menafsirkan makna, serta menentukan cara menjalankan kebijakan. Hal senada juga diungkapkan oleh Bapak Donni P Hutajulu, ST Kasi Ren Bina Marga “penentuan titik objek pembangunan wajar dilakukan perubahan pada saat tahun anggaran berjalan, karena pada saat itu bisa saja ada faktor kepentingan daerah yang berkaitan. Terutama Kabupaten Bandung Barat yang merupakan daerah pariwisata, Bupati dan DPRD sah-sah saja jika menginginkan prioritas program peningkatan jalan pada jalan akses objek wisata. Yang jelas *output* dan *outcome* pembangunan tidak berubah sesuai dengan target yang sudah ditetapkan”.

Perilaku pada dasarnya berorientasi pada tujuan. Perilaku ASN pelaksana pada Dinas PUPR telah memahami kebijakan yang dilaksanakan berorientasi pada pewujudan visi dan misi. Pribadi loyal, tanggap/sigap, bangga dalam bertugas serta memiliki semangat juang tinggi menjadi *value* positif yang dimiliki.

e. Komunikasi Antar Organisasi dan Aktivitas Pelaksana

Menurut Van Meter dan Van Horn (1975), komunikasi dan koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan publik. Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi kebijakan maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil

untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya. Pada pemerintah daerah komunikasi menjadi permasalahan yang kompleks dan sulit. Pentrasferan informasi dari atas ke bawah dalam 1 (satu) organisasi atau antar organisasi sering mengalami *dostrosi* baik disengaja maupun tidak. Interpretasi yang tidak konsisten dalam standar dan tujuan kebijakan akan semakin mempersulit implementor kebijakan. Dengan demikian dibutuhkan perintah/ komunikasi yang akurat dan konsisten agar prospek implementasi kebijakan efektif (Widodo, 2017).

Koordinasi merupakan mekanisme yang ampuh dalam implementasi kebijakan. Semakin baik koordinasi komunikasi di antara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka asumsinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi. Oleh karena itu Dinas PUPR Kabupaten Bandung Barat melaksanakan rapat rapat triwulan dan rapat teragenda dan rapat rapat internal.

Jika kebijakan ingin diimplementasikan sebagaimana mestinya, maka petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus dipahami, melainkan juga petunjuk-petunjuk itu harus jelas agar tidak timbul interpretasi. Jika petunjuk-petunjuk pelaksanaan itu tidak jelas, maka para pelaksana akan mengalami kebingungan tentang apa yang harus mereka lakukan.

Pemerintah dalam menyelenggarakan fungsi pelayanan publik selalu berinteraksi atau berkomunikasi baik antar sesama individu dalam organisasi, organisasi dengan organisasi atau dengan masyarakat. Selama jalinan interaksi itu berlangsung terjadi proses pertukaran informasi. Blake & Haroldsen dalam Tahalele (Tahalele, 2022) menggambarkan pola komunikasi organisasi bahwa: Komunikasi organisasi menunjuk kepada pola dan bentuk komunikasi yang terjadi dalam konteks dan jaringan komunikasi. Komunikasi organisasi melibatkan bentuk-bentuk komunikasi antarpribadi dan komunikasi kelompok. Bahkan Komunikasi organisasi ini memiliki karakteristik yang demikian dominan dalam komunikasi interpersonal yang terfokus pada interaksi secara tatap muka.

Bangunan komunikasi organisasi sebagaimana dikemukakan tersebut di atas menunjuk pada suatu proses saling pertukaran informasi yang dilakukan secara sendiri-sendiri maupun dalam kelompok organisasi baik formal maupun informal berkenaan dengan tugas dan fungsi keorganisasian dan dapat berlangsung secara tatap muka.

f. Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik.

Dalam implementasi kebijakan harusnya berfokus juga terhadap faktor eksternal (sosial-budaya-teknologi) selain dari seputar agen pelaksana maupun birokrasinya. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik yang tidak kondusif dapat menjadi kegagalan kinerja implementasi kebijakan. Isu publik yang menonjol terkait pembangunan infrastruktur jalan di kabupaten Bandung Barat meliputi keterikatan antara eksekutif, legislatif, dan pelaksana.

Dilihat dari aspek lingkungan politik, alokasi anggaran yang direncanakan masih diinterferensi oleh berbagai kepentingan yang tidak tertutup kemungkinan merupakan intervensi atas kepentingan pribadi atau kelompok, disebabkan kondisi di lapangan mendorong aktor kebijakan merubah prioritas yang semata-mata untuk kepentingan masyarakat.

KESIMPULAN

Kesimpulan Implementasi kebijakan anggaran infrastruktur jalan di Kabupaten Bandung Barat dari hasil telaahan dan pembahasan penulis adalah sebagai berikut:

- a. Standar/Ukuran dan Tujuan Kebijakan telah dijalankan sesuai peraturan perundang-undangan mengenai pedoman pembangunan jalan dan pedoman pengelolaan keuangan daerah, dengan mencapai realisasi 55,31% dari target 69,58%;
- b. Dari segi sumber daya, Dinas PUPR memiliki sumber daya manusia yang mendukung secara kualitas dan kuantitas. Namun dari segi anggaran pembangunan infrastruktur memiliki porsi besar dalam pagu Dinas PUPR meski jika dibandingkan dengan target pembangunan tersebut masih belum mampu memenuhi kebutuhan objek infrastruktur yang perlu dilakukan pembangunan;
- c. Karakteristik Agen Pelaksana telah didasari standar kebijakan dalam pelaksanaannya dengan dibentuknya unit pelaksana/panitia khusus untuk menjalankan tugas mulai dari merencanakan, menyiapkan, dan melaksanakan dilandasi SOP/pedoman yang berlaku;
- d. Sikap/Kecenderungan Pelaksana ASN Dinas PUPR yang memiliki *value* positif dengan pribadi loyal, sigap, bangga dalam melaksanakan tugas serta semangat juang yang tinggi. Pelaksana memahami kebijakan yang dilaksanakan merupakan program pembangunan daerah untuk mewujudkan visi dan misi;

- e. Komunikasi yang dilakukan Dinas PUPR baik antar instansi, maupun internal dengan pelaksana memanfaatkan media komunikasi tertulis (naskah dinas) dan diperkuat dengan alat komunikasi pendukung seperti handphone dan media daring lain disamping tatap muka; dan
- f. Nilai budaya organisasi sangat berperan penting dalam meningkatkan peforma organisasi yang lebih baik. Dari aspek politik, lokasi anggaran yang direncanakan dalam proyek infrastruktur jalan di Kabupaten Bandung Barat masih diintervensi oleh kepentingan-kepentingan. Secara ekonomi, pembangunan infrastruktur jalan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan IPM.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2019). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Barat, B. P. (2021). *Kabupaten Bandung Barat dalam Angka*. Kabupaten Bandung Barat: BPS Kabupaten Bandung Barat.
- Creswell, J. W. (2014). *Penelitian Kualitatif & Desain Riset*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Fathurrahman, A. (2012). Kebijakan Fiskal Indonesia dalam Perspektif Ekonomi Islam: Studi Kasus dalam Mengentaskan Kemiskinan. *Jurnal Ekonomi dan Studi Pembangunan*, 72-82.
- Gultom, T. H., Tamin, O. Z., Sjafruddin, A., & Pradono. (2017). The road maintenance funding models in Indonesia use earmarked tax. *AIP Conference Proceedings*.
- Hamdi, M. (2014). *Kebijakan Publik (Proses, Analisis, dan Partisipasi)*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Juliani, H. (2020). Kebijakan Fiskal: Anggaran Belanja Negara Untuk Perlindungan Sosial Dalam Penanganan Pandemi Covid 19. *Administrative Law and Governance Journal*, vol. 3, no. 4., 595-616.
- Kurniawan, W., & Dt.Maani, K. (2019). MPLEMENTASI KEBIJAKAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN DI KECAMATAN TABIR SELATAN KABUPATEN MERANGIN DENGAN MENGGUNAKAN MODEL DONALD VAN METTER DAN CARL VAN HORN. *Jurnal Mahasiwa Ilmu Administrasi Publik (JMIAP) Volume 1 Nomor 4*, 67-78.
- Magribi, L. O., & Suhardjo, A. (Desember 2004). Aksesibilitas dan Pengaruhnya terhadap Pembangunan di Perdesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility pada Kawasan Perdesaan di Provinsi Sulawesi Tenggara. *Jurnal Transportasi Vol. 4 No. 2*, 149-160.
- Maqin, A. (2011). Pengaruh Kondisi Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Jawa Barat. *Trikonomika Volume 10 Nomor 1*, 10-18.

- Miles, B., & Huberman, M. (1992). *Analisis Data Kualitatif Buku Sumber tentang Metode-metode Baru*. UIP: Jakarta.
- Nugroho, D. R. (2004). *Kebijakan Publik Formulasi Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputendo.
- Nurdin, I., & Hartati, S. (2019). *METODOLOGI PENELITIAN SOSIAL*. Surabaya: Penerbit Media Sahabat Cendekia.
- PH, Y. B., & Adhi, S. (2017). Implementasi pelaksanaan program perlindungan anak di kota Semarang. *Journal of Politic and Government Studies Vol. 6 No.2*, 281-290.
- Siregar, N. (2022). MENENTUKAN MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DALAM MENGANALISIS PENYELENGGARAAN PELATIHAN KEPEMIMPINAN ADMINISTRATOR (PKA). *Jurnal Ilmu Sosial Vol.1 No.7*, 713-722.
- Situmorang, C. H. (2016). *Kebijakan Publik (Teori, Analisis, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan)*. Social Security Development Institute(SSDI).
- Sugiyono. (2015). *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Tahalele, O. (2022). Efektivitas Komunikasi Organisasi Pada Organisasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pattimura. *Jurnal Multidisiplin Madani, 2(5)*, 2357-2374.
- Van Meter, D., & Van Horn, C. E. (1975). The Policy Implementation Process – A Conceptual Framework,. *Journal Administration and Society*.
- Widodo, J. (2017). *Analisis Kebijakan Publik (Konsep dan Analisis Proses Kebijakan Publik)*. Malang: Media Nusa Creative.