

### BAB III

#### A. IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PEKERJAAN UMUM DAN ENERGI SUMBER DAYA MINERAL PROVINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA DALAM PEMBANGUNAN JALAN DAN JEMBATAN TAHUN 2011-2013.

Sebelum penulis masuk kedalam inti dari pembahasan, terlebih dahulu penulis akan memberikan gambaran tentang bagaimana observasi yang dilakukan pada saat melakukan penelitian di lapangan. Observasi ini dilakukan selama 7 kali, dari proses izin penelitian sampai akhirnya penelitian berupa wawancara dengan Bapak Misno dan Bapak Agus Handoyo selaku staff Ahli Perencanaan Pembangunan Jalan dan Jembatan. Berikut data yang tersajikan :

**Tabel 3.1**  
**Tabel Observasi**

<b>Hari dan Tanggal</b>	<b>Uraian Kegiatan</b>	<b>Wawancara</b>	<b>Informan</b>
17 Februari 2014	Memasukan surat izin ke bagian umum Dinas PU ESDM DIY		Dinas PU ESDM bagian Umum
20 Februari 2014	Mengecek konfirmasi surat izin penelitian		Dinas PU ESDM bagian Umum
24 Februari 2014	Mengecek konfirmasi surat izin penelitian		Dinas PU ESDM bagian Bina Marga
3 Maret 2014	Mengecek konfirmasi surat izin penelitian dan baru mendapatkan konfirmasi		Dinas PU ESDM bagian Bina Marga

<b>Hari dan Tanggal</b>	<b>Uraian Kegiatan</b>	<b>Wawancara</b>	<b>Informan</b>
8 Maret 2014	Melakukan Penelitian	Wawancara mengenai implementasi kebijakan pembangunan jalan dan jembatan	Bapak Misno Selaku Tim Ahli Perencanaan Pembangunan Jalan dan Jembatan
10 Maret 2014	Melakukan Penelitian	Wawancara mengenai implementasi kebijakan pembangunan jalan dan jembatan	Bapak Agus Handoyo Selaku Tim Ahli Perencanaan Pembangunan Jalan dan Jembatan
12 Maret 2014	Melakukan Penelitian	Wawancara mengenai implementasi kebijakan pembangunan jalan dan jembatan	Bapak Misno Selaku Tim Ahli Perencanaan Pembangunan Jalan dan Jembatan

Demikian gambaran observasi yang dilakukan oleh peneliti dalam penelitiannya di Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bagian Bina Marga. Peneliti membutuhkan waktu 7 hari untuk menyelesaikan

11

## **I. Isi Kebijakan, Program dan Kegiatan**

Kebijakan publik adalah sebuah fakta strategis dari pada fakta politis ataupun fakta teknis. Sebagai sebuah strategi, dalam kebijakan publik sudah terangkum preferensi-preferensi politis dari actor yang terlibat dalam proses kebijakan, khususnya pada proses perumusan. Sebagai sebuah strategi, kebijakan publik tidak saja bersifat positif, namun juga negatif, dalam arti pilihan keputusan selalu bersifat menerima salah satu dan menolak yang lain.

Kebijakan yang baik tentu saja haruslah didasari dari isi kebijakan tersebut. Isi kebijakan yang baik tentu saja akan menimbulkan dampak kepada masyarakat, diharapkan outputnya akan baik kepada masyarakat. Dan tentu saja akan ada timbal balik dari masyarakat nantinya.

Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral merupakan instansi pemerintah yang sangat konsern dalam hal pembangunan sarana dan prasarana umum untuk menunjang aktifitas masyarakat. Dalam proses kerjanya Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral mengacu pada Renstra yang telah di tetapkan sebelumnya. Dalam Renstra yang ada di jelaskan beberapa program dan kegiatan yang sudah di rencanakan sebelumnya.

Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga bekerja membuat suatu kebijakan menurut tugas pokok dan fungsinya. Seperti yang telah ditetapkan dalam Peraturan

Menyebutkan bahwa Bidang Bina Marga bertugas menyusun rencana teknis Jalan dan Jembatan, menyelenggarakan pembinaan, pengaturan dan bimbingan teknis pembangunan dan pemeliharaan prasana dan sarana Jalan dan Jembatan, menyusun pedoman dan petunjuk teknis serta desiminasi bimbingan teknis pelaksanaan pekerjaan Jalan dan Jembatan, mengelola prasarana dan sarana jalan dan jembatan dan menanggulangi kerusakan sarana jalan dan jembatan akibat bencana.

Tugas dan fungsi Bina Marga akan berjalan baik apabila ada kerja sama yang baik antara aparaturnya di dalam Bina Marga sendiri. Kemudian kerja sama dengan pihak diluar dari Bina Marga yang nantinya akan melancarkan dan memudahkan tugas dan fungsi dari Bidang Bina Marga. Dalam tugas dan fungsinya, sebelum Bina Marga menyusun suatu program. Pihak Bina Marga terlebih dahulu melakukan survey mengenai kondisi jalan dan jembatan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Kegiatan survey dan mengecek kondisi jalan yang dilakukan Bina Marga ini bertujuan untuk melihat mana saja jalan dan jembatan yang akan di prioritaskan dalam kegiatan yang nantinya akan dibuat. Dalam melakukan survey kondisi jalan dan jembatan, Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bidang Bina Marga mempunyai IRMS (*Integrated Road Management System*) dan BMS (*Bridge Management System*). IRMS sendiri adalah tim yang bertugas untuk menentukan kondisi jalan yang ada di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Kondisi

Jalan dan jembatan diklasifikasi menjadi 4 (empat) yaitu Baik, Sedang, Rusak

Ringan dan Rusak Berat. Setelah diklasifikasikan menjadi 4 bagian, nantinya akan bisa dilihat jalan mana saja yang diprioritaskan untuk kemudian bisa dilakukan rehabilitasi ataupun peningkatan. Kemudian BMS (*Bridge Management System*) adalah tim yang digunakan untuk menentukan kondisi jembatan yang ada. Sama seperti penentuan kondisi jalan, penentuan kondisi jembatan juga diklasifikasikan menjadi 4 (empat) kelas yaitu Baik, Sedang, Rusak Ringan dan Rusak Berat. Setelah diklasifikasikan nantinya bisa dilakukan rehabilitasi atau peningkatan kondisi jembatan.

Setelah proses survey yang dilakukan oleh BMS (*Bridge Management System*) dan IRMS (*Integrated Road Management System*) selesai. Nantinya akan di dapatkan data klasifikasi kondisi Jalan dan Jembatan. Di bawah ini penulis sajikan Data Kondisi Jalan dari tahun 2011

**Tabel 3.2****Daftar Rekapitulasi Jalan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta**

Kondisi : Desember 2013

No	Kabupaten	Panjang (Km)	Kondisi (Km)			
			Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1.	Bantul	122,975	37,850	51,495	23,730	9,900
2.	Kulon Progo	145,540	30,880	56,740	31,260	26,660
3.	Gunung Kidul	212,395	22,870	135,510	44,710	9,305
4.	Sleman	138,430	50,500	64,748	20,382	2,800
Jumlah Seluruhnya		619,340	142,100	308,493	120,082	48,665
Prosentase		100,00 %	22,94 %	48,91 %	19,39 %	7,86 %
Kondisi Mantap			450,59 Km	72,75 %		
Kondisi Tidak Mantap					168,75 Km	27,25 %

Sumber : Dinas PU ESDM DIY

Dari data table di atas, dapat disimpulkan bahwasanya kondisi Jalan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2013 berada pada kondisi mantap. Ada jalan sepanjang 450,59 km jalan dengan kondisi mantap dari total 619,34 km. Dengan keadaan ini bisa dikatakan Provinsi tidak ada masalah dengan kondisi jalan, walaupun demikian ada sekitar 168,75 km jalan dengan kondisi tidak mantap yang harus diperbaiki oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bagian Rina

**Table 3.3**

**Daftar Rekapitulasi Jalan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta**

Kondisi : Desember 2012

No	Kabupaten	Panjang (Km)	Kondisi (Km)			
			Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1.	Bantul	122,98	35,67	56,88	23,03	7,40
2.	Kulon Progo	145,54	17,36	68,79	30,63	28,76
3.	Gunung Kidul	212,40	16,96	124,53	57,10	13,81
4.	Sleman	138,43	61,80	58,31	18,32	0,00
Jumlah Seluruhnya		619,34	131,79	308,51	129,08	49,97
Prosentase		100,00 %	21,28	49,81	20,84	8,07
Kondisi Mantap			(440 km )71,09 %			
Kondisi Tidak Mantap					( 179,05 km) 28,91 %	

Sumber : Dinas PU ESDM DIY

Dari data table di atas, dapat disimpulkan bahwasanya kondisi Jalan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2012 berada pada kondisi mantap. Ada 440 km jalan dengan kondisi mantap dari semua total panjang jalan 619,34 km. Dengan keadaan ini bisa dikatakan tidak ada masalah dengan kondisi jalan, walaupun demikian ada sekitar 179,05 km jalan dengan kondisi tidak mantap yang harus diperbaiki oleh Dinas

**Tabel 3.4**

**Daftar Rekapitulasi Jalan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta**

Kondisi : Desember 2011

No	Kabupaten	Panjang (Km)	Kondisi (Km)			
			Baik	Sedang	Rusak Ringan	Rusak Berat
1.	Bantul	136,05	38,32	89,08	8,65	0,00
2.	Kulon Progo	159,90	27,99	89,56	19,22	23,13
3.	Gunung Kidul	275,91	42,03	175,97	51,97	5,94
4.	Sleman	118,39	60,50	55,59	2,30	0,00
Jumlah Seluruhnya		690,25	167,45	411,63	3,89	27,28
Prosentase		100,00	24,46	59,63	12,15	3,95
Kondisi Mantap			(579,08 km) 84,09 %			
Kondisi Tidak Mantap					(31,17 km) 16,1 %	

Sumber : Dinas Pekerjaan Umum dan Sumber Daya Mineral

Dari data table di atas, dapat disimpulkan bahwasanya kondisi Jalan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta pada tahun 2011 berada pada kondisi mantap. Ada jalan sepanjang 579,08 km jalan dengan kondisi mantap dari total 690,25 km. Dengan keadaan ini bisa dikatakan Provinsi tidak ada masalah dengan kondisi jalan, walaupun demikian ada sekitar 31,17 km jalan dengan kondisi tidak mantap yang harus diperbaiki oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bagian Bina Marga.

Dari beberapa data di atas, dapat kita lihat bahwasanya kondisi

di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta berada pada kondisi



mantap, walaupun masih ada beberapa jalan yang berada pada kondisi tidak mantap. Setelah mengetahui kondisi jalan yang ada barulah nanti akan di implementasikan dalam kegiatan yang ada. Karena ini menyangkut satu Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, tentu saja akan banyak ruas jalan yang akan dilakukan rehabilitasi ataupun dilakukan peningkatan kualitas. Dari total ruas jalan sepanjang 600 km lebih, haruslah menjadi perhatian dari Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral. Akses jalan dan jembatan sangatlah fundamental sekali guna memberikan kelancaran jalur transportasi masyarakat. Kita ketahui bersama bahwasanya jalan raya adalah modal transportasi utama di Indonesia. Jalan juga menjadi penggerak ekonomi di suatu daerah, apalagi bila di daerah tersebut hanya ada akses jalan tanpa adanya akses udara dan laut. Oleh karena itu pentingya akses jalan raya yang bagus untuk menunjang kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat sehari-hari.

Proses pembuatan kebijakan dan perumusannya sampai nanti pada tahap implementasi memerlukan waktu yang lama. Setelah Bina Marga menentukan kondisi Jalan dan Jembatan, maka agenda selanjutnya adalah dengan membuat program dan kegiatan untuk memudahkan proses berjalannya kebijakan sampai nanti pada tahap implementasi. Berikut ini adalah rincian isi kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bagian Bina Marga :

Tabel 3.5

Rincian Isi Kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral dalam Pembangunan Jalan dan Jembatan Tahun 2011-2013

NO	PROGRAM	SUB PROGRAM	KEGIATAN	INDIKATOR KINERJA PROGRAM
1.	Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan	1. Rehabilitasi dan Pemeliharaan Jalan	Melakukan rehabilitasi dan pemeliharaan jalan yang ada dengan menambal ataupun merawat jalan yang sudah ada.	1. Panjang jalan provinsi yang direnovasi
		2. Rehabilitasi/Pemeliharaan Jembatan	Melakukan rehabilitasi dan pemeliharaan jembatan yang ada dengan merawat dan mengecek keadaan jembatan sesuai waktu yang di tentukan	2. Panjang jembatan provinsi yang direhabilitasi
		3. Pemeliharaan Rutin Jalan	Perawatan jalan secara rutin untuk menambah umur jalan	3. Panjang jalan provinsi yang dipelihara secara rutin
		4. Pemeliharaan Rutin Jembatan	Perawatan jalan secara rutin untuk menambah umur jembatan	4. Panjang jembatan provinsi yang dipelihara secara rutin
2.	Program Peningkatan Jalan dan Jembatan	1. Peningkatan Jalan	Membuat jalan baru	1. Panjang jalan yang di tingkatkan
		2. Peningkatan Jembatan	Membuat jembatan baru	2. Panjang jalan yang di tingkatkan

Sumber : Dinas PU ESDM DI

Dari data Tabel di atas dapat diketahui bahwasanya Dinas Pekerjaan Umum Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga mempunyai dua kebijakan Mengenai Jalan dan Jembatan. Untuk Kebijakan yang pertama yaitu Rehabilitasi Jalan dan Jembatan, yang dimaksud dengan Rehabilitasi Jalan dan Jembatan yaitu meremajakan kembali jalan dan jembatan yang ada, bisa dikatakan hanya merenovasi kembali apabila terjadi kerusakan untuk menambah kekuatan dan umur jalan dan jembatan. Sedangkan yang dimaksud dengan Peningkatan Jalan dan Jembatan adalah membangun jalan dan jembatan baru atau bisa juga merobohkan jembatan yang rusak karena tidak layak pakai untuk kemudian menggantinya dengan cara membangun yang baru.

Program Rehabilitasi dan Peningkatan Jalan Jembatan nantinya akan di proses kembali untuk kemudian nantinya akan dijabarkan dalam berbagai kegiatan sebagai implementasinya. Untuk menjabarkan kebijakan tersebut menjadi berbagai kegiatan tentu saja dibutuhkan waktu yang lama. Karena tentu saja melibatkan banyak sekali stakeholder. Semua kegiatan yang nantinya akan dilaksanakan tidak semuanya menjadi prioritas penulis untuk mengkajinya. Dalam hal ini penulis memberikan batasan-batasan kegiatan apa saja yang nantinya akan dijadikan indikator penilaian. Penulis memilih beberapa kegiatan proyek besar yang sekiranya berdampak besar kepada masyarakat luas

Suatu program yang dibuat harus sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya. Apabila program-program yang dibuat bisa sesuai dengan kebijakan yang ada, maka kebijakan akan mencapai tujuannya atau bisa dikatakan berhasil. Untuk kegiatan yang menunjang keberhasilan kebijakan Pembangunan Jalan dan Jembatan banyak sekali kegiatan yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Manusia khususnya Bidang Bina Marga.

## **II. Implementasi Kebijakan, Program dan Kegiatan**

Proses implementasi dalam sebuah kebijakan adalah proses terakhir sebelum nantinya akan dilakukan evaluasi. Implementasi sendiri adalah realisasi dari program-program yang telah direncanakan sebelumnya, dalam hal ini implementasi biasanya dalam bentuk kegiatan fisik.

Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga mempunyai program yaitu peningkatan dan rehabilitasi jalan jembatan, tentu saja akan mengimplementasikan dalam beberapa kegiatan. Kegiatan tersebut tentu saja berupa pemeliharaan dan rehabilitasi jalan dan jembatan yang sudah ada dengan cara merawatnya, kemudian melakukan peningkatan jalan dan jembatan

Berikut adalah data mengenai jumlah ruas jalan yang akan di lakukan pemeliharaan ataupun peningkatan kualitas :

**Tabel 3.6**

**Jumlah Ruas Jalan Dan Jembatan Yang Akan Di Lakukan Pemeliharaan Rutin Dan Yang Akan Dilakukan Peningkatan Kualitas Tahun 2011-2013**

No	Nama Program	Jumlah Proyek
1.	Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tahun 2011 : 34 Proyek</li><li>• Tahun 2012 : 20 Proyek</li><li>• Tahun 2013 : 13 Proyek</li></ul> <b>Jumlah : 67 Proyek</b>
3.	Program Peningkatan Jalan dan Jembatan	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tahun 2011 : 45 Proyek</li><li>• Tahun 2012 : 9 Proyek</li><li>• Tahun 2013 : 9 Proyek</li></ul> <b>Jumlah : 63 Proyek</b>

Sumber : Dinas PU ESDM DIY

Dari table diatas, dapat disimpulkan bahwasanya kegiatan berfokus pada program rehabilitasi dan peningkatan jalan dan jembatan. Kita bisa melihat bahwasanya ada 67 proyek atau kegiatan yang akan dilakukan oleh Binas Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral untuk melakukan rehabilitasi jalan dan jembatan. Kemudian juga ada 63 proyek atau kegiatan yang akan dilakukan oleh Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral untuk melakukan peningkatan jalan dan jembatan.

Selain itu dalam proses penyusunan program-program tentu saja dibutuhkan sumber daya yang sangat memadai untuk mencapai keberhasilan kebijakan. Suatu kebijakan akan berhasil dijalankan apabila dalam implementasinya didukung oleh sumber daya manusia

kompeten serta memiliki kualitas yang sangat unggul, kemudian juga didukung oleh sumber daya finansial yang memadai dan kedua aspek tersebut harus saling melengkapi. Sebaliknya jika pelaksana kekurangan sumber-sumber yang diperlukan maka tentu saja akan menghambat berjalannya kebijakan dan akan membuat kebijakan cenderung tidak efektif. Program rehabilitasi dan peningkatan Jalan dan Jembatan adalah beberapa program dari Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral yang fokus pada Jalan dan Jembatan. Kita ketahui bersama bahwa Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sangat peduli sekali dengan kondisi dan jembatan yang ada.

Menurut hasil wawancara bersama Bapak Misno, selaku Tim Perencanaan Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral, beliau mengatakan :

*“Bahwasanya, Daerah Istimewa Yogyakarta sangatlah peduli terhadap kondisi Jalan dan Jembatan yang ada. Khusus untuk Jalan, baik itu Jalan Provinsi ataupun Jalan Kabupaten, setiap ada kerusakan biarpun Cuma sedikit maka akan langsung dilakukan pemeliharaan ataupun peningkatan”.*<sup>23</sup>

Dari pernyataan beliau diatas, dapat kita simpulkan bahwasanya memang komitmen dari Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga sangat tinggi. Komitmen yang tinggi ini memang bertujuan untuk membuat masyarakat merasa

puas dengan kinerja dan pelayanan yang ada. Diharapkan masyarakat akan langsung merasakan sendiri dampaknya, dampak dimana akses jalan dan jembatan akan mempermudah kegiatan ekonomi masyarakat dan menunjang aktivitas sehari-hari masyarakat.

Berikut ini merupakan beberapa rencana kegiatan yang menjadi prioritas. Penulis dalam hal ini memilih hanya beberapa jalan dan jembatan besar, baik itu skala nasional, jalan provinsi ataupun jalan kabupaten. Dimanna dalam proses pembuatan kebijakan dan implementasinya melibatkan pihak Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral. Penulis hanya menjabarkan beberapa kegiatan atau proyek rehabilitasi dan peningkatan jalan karena dalam hal ini penulis membatasi proyek atau kegiatan dengan hanya memilih jalan yang sekiranya sering menjadi akses utama dalam bertransportasi masyarakat Yogyakarta yang di dominasi mahasiswa dan masyarakat umum yang berkegiatan di kota ini. Berikut ini data yang disajikan :

**Tabel 3.7****Data Kegiatan Rehabilitasi dan Peningkatan Kondisi Jalan Provinsi Daerah  
Istimewa Yogyakarta Tahun 2011-2013**

<b>Tahun</b>	<b>No</b>	<b>Nama Ruas Jalan</b>	<b>Lokasi Kegiatan</b>	<b>Target Kinerja</b>	<b>Jumlah Biaya</b>
2011	1.	Peningkatan Ruas Jalan Yogyakarta-Kaliurang	Sleman	1 km	1.200.000.000,00
	2.	Peningkatan Ruas Jalan Sentolo - Kalibawang – Klanngon	Kulon Progo	15 km	300.000.000,00
	3.	Peningkatan Ruas Jalan TPA Piyungan	Bantul	1,8 km	3.240.000.000,00
	4.	Rehabilitasi Ruas Jalan Wonosari – Tepus	Gunung Kidul	1,5 km	1.800.000.000,00
	5.	Rehabilitasi Ruas Jalan Yogyakarta – Parangtritis	Bantul	1 km	1.200.000.000,00
2012	1.	Peningkatan Ruas Jalan Sedayu – Pandak	Bantul	2 km	4.000.000.000,00
	2.	Peningkatan Ruas Jalan Tegalsari-Kokap (UP Kulur) dan Pengasih - Waduk Sermo	Kulon Progo	1,4 km	4.000.000.000,00
	3.	Rehabilitasi Ruas Jalan Yogyakarta-Kaliurang dan Yogyakarta – Nanggulan	Sleman	3 km	3.600.000.000,00



Tahun	No	Nama Ruas Jalan	Lokasi Kegiatan	Target Kinerja	Jumlah Biaya
	4.	Rehabilitasi Ruas Jalan Wonosari – Semin	Gunung Kidul	6 km	300.000.000,00
2013	1.	Rehabilitasi Ruas Jalan Sentolo - Kalibawang - Klangon dan Ruas Jalan Srandakan – Toyan	Kulon Progo	3 km	3.648.310.000,00
	2.	Ruas Jalan Playen – Gading	Gunung Kidul	2,95	5.646.775.000,00
	3.	Ruas Jalan Pengasih-Waduk Sermo	Kulon Progo	2 km	7.464.324.000,00
	4.	Ruas Jalan Sedayu-Pandak	Bantul	2 km	6.788.159.000,00

Sumber : Dinas PU ESDM DIY

Dari data tentang kegiatan rehabilitasi dan peningkatan jalan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dapat dilihat bahwa kegiatan-kegiatan yang ada membutuhkan dana yang tidaklah sedikit. Tentu saja dengan adanya dana yang cukup ada dari APBD, diharapkan proses implementasinya akan berjalan lancar serta tercapai tujuan yang diinginkan. Untuk proses implementasi dibutuhkan sumber daya finansial yang memadai karena ini merupakan salah satu faktor

Menurut hasil wawancara bersama Bapak Misno selaku Tim Perencanaan Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral. Beliau mengatakan :

*“Kegiatan rehabilitasi dan peningkatan jalan secara umum dari tahun 2011-2013 berjalan dengan baik. Pihak Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral bisa memaksimalkan APBD yang ada untuk kemudian di implementasikan dalam sebuah kegiatan. Memang focus Bina Marga lebih kepada jalan-jalan yang sering di gunakan sebagai jalu khusus, seperti jalan kalirang, kemudian ruas jalan sedayu dan ruas jalan gunung kidul karena jalann lintas antar provinsi”<sup>24</sup>.*

Dari hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwasnya Bina Marga secara efisien menggunakan sumber daya financial yang ada agar nantinya timbul kepuasan masyarakat dan tujuan akan tercapai.

Pada proses implementasinya, tentu saja pihak Bina Marga tidak akan mengerjakan proyek atau kegiatan yang ada sekaligus secara bersamaan. Akan tetapi dikerjakan secara bertahap dan harus ada pemerataan di setiap daerah tentu saja dengan dana dari APBD yang harus digunakan sebijak mungkin.

Menurut Pak Misno selaku Tim Perencanaan Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral. Beliau mengatakan :

<sup>24</sup> Hasil wawancara bersama Bapak Misno selaku tim perencanaan Bina Marga Dinas Pekerjaan

*“Untuk setiap proyek jalan yang nantinya akan di kerjakan, Pihak Bina Marga tidak bisa langsung menyelesaikannya dalam satu waktu. Jadi misalkan ada proyek jalan di Kabupaten Sleman sepanjang 2 km, pihak Bina Marga tidak akan langsung menyelesaikan, akan tetapi akan menyelesaikan secara bertahap bersamaan dengan kabupaten lainnya yang ada di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini dimaksudkan agar terjadi pemerataan pembangunan di setiap wilayah yang ada dengan keterbatasan anggaran yang ada. Kemudian untuk pembangunan Jembatan biasanya mengikuti panjang ruas jalan yang ada”<sup>25</sup>*

Sementara itu untuk kebijakan rehabilitasi dan peningkatan kondisi jembatan tidaklah jauh berbeda dengan kebijakan rehabilitasi dan peningkatan jalan. Ada banyak proyek atau kegiatan dalam kebijakan peningkatan dan rehabilitasi jembatan. Berikut ini data kegiatan rerhabilitasi dan peningkatan jembatan provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dari tahun 2011-2014.

**Tabel 3.8**

**Data Kegiatan Rehabilitasi dan Peningkatan Kondisi Jembatan Provinsi  
Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2011-2013**

<b>Tahun</b>	<b>No</b>	<b>Nama Jembatan</b>	<b>Lokasi Kegiatan</b>	<b>Target Kinerja</b>	<b>Jumlah Biaya</b>
2011	1.	Rehabilitasi Jembatan Sompil	Gunung Kidul	10 m	80.000.000,00
	2.	Rehabilitasi Jembatan Polowatu	Sleman	30,40 m	243.200.000,00
	3.	Peningkatan Kleringan	Kota Yogyakarta	85 m	3.262.450.000,00
	4.	Jembatan Pringgolayan dan Gajahwong (Sisi Selatan)	Sleman	80 m	40.000.000,00
2012	1.	Rehabilitasi Jembatan Karangsemut	Bantul	125,70 m	500.000.000,00
	2.	Rehabilitasi Jembatan Minggir	Sleman	20 m	300.000.000,00
	3.	Peningkatan Jembatan Selokan Mataram	Sleman	80 m	16.000.000.000,00
	4.	Peningkatan Jembatan Duren	Kulon Progo	10 m	1.600.000.000,00
2013	1.	Rehabilitasi Jembatan Ngentak	Sleman	7 m	546.000.000,00
	2.	Jembatan Irung Petruk (Ruas Sentolo-Klangon)	Kulon Progo	100 m	300.000.000,00
	3.	Jembatan Ironayan	Kulon Progo	40 m	8.500.000.000,00

Dari data di atas dapat diketahui bahwasanya jembatan yang dibangun ataupun direhabilitasi adalah jembatan yang sering dilewati dan jembatan yang biasa digunakan akses utama transportasi masyarakat. Bisa kita ambil contoh pembangunan Jembatan Kleringan yang menghabiskan dana kurang lebih 3 triliyun. Pembangunan jembatan kleringan tersebut memberikan manfaat yang banyak utamanya dalam mengurai kemacetan kendaraan yang melintas dari arah kotabaru menuju malioboro ataupun sebaliknya.

Menurut hasil wawancara bersama Pak Misno selaku Tim Perencanaan Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral. Beliau mengatakan :

*“Pembangunan beberapa jembatan besar menimbulkan dampak positif bagi masyarakat, utamanya jembatan besar penghubung transportasi utama. Khususnya untuk jembatan kleringan yang berhasil mengurai kemacetan di sekitaran kotabaru dan malioboro”.*<sup>26</sup>

Dari hasil wawancara di atas dapat disimpulkan bahwasanya pembangunan beberapan jembatan memberikan manfaat kepada masyarakat khususnya untuk kelancaran akses jalan dan mengurai kemacetan di sejumlah titik di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Dalam kondisi seperti ini Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Sumber Daya Mineral terus bekerja secara optimal dengan melakukan rehabilitasi dan pembangunan jalan dan jembatan. Pihak Bina Marga tentu saja harus mengoptimalkan sumber daya finansial yang bersumber dari APBD agar dana yang di alokasikan bisa digunakan secara maksimal tanpa adanya defisit. Setidaknya bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral melakukan audit keuangan yang nantinya akan digunakan untuk membiayai kegiatan-kegiatan yang ada. Untuk audit dilaksanakan setiap 3 bulan sekali. Audit keuangan ini sangatlah diperlukan untuk menambah kredibilitas laporan keuangannya sehingga laporan tersebut dapat dipercaya. Kemudian dapat menyingkap kesalahan dan penyimpangan moneter dalam catatan keuangan. Jadi bisa dikatakan dalam satu tahun ada 4 kali audit yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral.

Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bidang Bina Marga mempunyai tahapan yang sangatlah banyak dalam proses pembuatan kebijakan Rehabilitasi dan Pemeliharaan Jalan dan Jembatan. Pada prosesnya, pembuatan kebijakan dimulai dari menentukan Rencana Strategis (Renstra), kemudian dari Rencana Strategis tersebut nantinya akan dibuat Rencana Kegiatan Anggaran yang bisa kita lihat sebelumnya bahwa di dalam Rencana Kegiatan

Audit keuangan yang nantinya akan di

implementasikan. Akan tetapi sebelum sampai pada tahap implementasi, terlebih dahulu Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) harus melakukan presentasi tentang kegiatan apa saja yang akan dilakukan oleh Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral. Pada proses ini diperlukan persetujuan dari Bappeda dan DPRD. Setelah mendapatkan persetujuan dari Bappeda dan DPRD nantinya baru kegiatan bisa di implementasikan dengan alokasi dana yang sudah diberikan sebelumnya.

Setelah proses persetujuan sudah dilakukan. Maka kemudian nantinya Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) akan berkoordinasi dengan pihak pemberi anggaran. Pemberi anggaran akan melihat berapa besar anggaran yang dibutuhkan, dan tentu saja anggaran yang diberikan sesuai dengan kegiatan yang dilaksanakan. Oleh karena itu pihak pelaksana kebijakan harus menggunakannya dengan sangat bijak.

Kegiatan perumusan kebijakan melibatkan semua komponen dari Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Provinsi DIY. Dari berbagai bidang yang ada seperti Bidang Perumahan, Bidang Tata Ruang, Bidang Sumber Daya Air, Bidang Bina Marga, Bidang Cipta Karya dan Bidang Energi Sumber Daya Mineral. Semua bidang saling bersinergi dan saling bekerja sama untuk membuat Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) untuk menghasilkan program-program dan kegiatan yang nantinya diharapkan akan bermanfaat bagi masyarakat. Selama proses perumusan kebijakan tersebut, nantinya akan

banyak dilakukan rapat-rapat untuk menselaraskan dan memantapkan program dan kegiatan yang sudah disusun sesuai anggaran yang sudah di siapkan dari APBD.

Melihat dari hasil wawancara bersama staf ahli perencanaan pembangunan jalan dan jembatan Bina Marga serta melihat hasil real di lapangan. Dapat disimpulkan bahwasanya kegiatan pemeliharaan dan peningkatan Jalan dan Jembatan di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta berjalan dengan baik sesuai dengan program dan kegiatan yang direncanakan. Beberapa kegiatan pembangunan jalan dan jembatan baru juga telah selesai dengan tepat waktu. Untuk setimisi dana yang di alokasikan juga sudah cukup. Dengan demikian dapat dikatakan implementasi kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga dalam Pembangunan Jalan dan Jembatan sudah baik.

### **III. Manfaat Langsung dan Tidak Langsung dari Kebijakan Rehabilitasi dan Peningkatan Jalan dan Jembatan**

Setiap proses kebijakan yang sudah di tetapkan oleh Pemerintah pastinya akan mempunyai manfaat langsung dan tidak langsung kepada masyarakat. Pada kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga yaitu kebijakan rehabilitasi dan peingkatan jalan dan jembatan tentu saja mengandung banyak manfaat kepada masyarakat luas.



Manfaat langsung yang di dapatkan oleh masyarakat sekitar di antaranya mudahnya akses jalan dan jembatan untuk menunjang kegiatan ekonomi masyarakat. Jalan dan Jembatan merupakan akses utama kegiatan masyarakat untuk menunjang kegiatan ekonomi mereka, tanpa akses jembatan yang memadai tentu saja akan melumpuhkan ekonomi masyarakat. Selain itu juga manfaat yang diperoleh adalah apabila ada pembangunan jalan baru atau jembatan baru, kawasan tersebut akan menjadi padat dan masyarakat di sekitar bisa menjadikannya peluang usaha yang baik dengan membuka usaha disekitar jalan dan jembatan.

Sementara itu untuk manfaat tidak langsung adalah berupa akan naiknya penghasilan ekonomi dikarenakan pasti daerah yang dilewati pembangunan jalan dan jembatan baru akan berkembang daerahnya. Selain itu juga nantinya diharapkan akan terciptanya banyak lapangan pekerjaan disekitar pembangunan proyek jalan dan jembatan.

## **B. FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN DINAS PEKERJAAN UMUM DAN ENERGI SUMBER DAYA MINERAL BIDANG BINA MARGA DALAM PEMBANGUNAN JALAN DAN JEMBATAN**

Dalam pembuatan dan pelaksanaan suatu kebijakan, biasanya ada saja faktor-faktor yang mempengaruhi sehingga bisa saja akan menjadi penghambat ataupun bisa sebaliknya. Dalam teori Edward 3 menjelaskan

bahwasanya ada 4 faktor yang mempengaruhi dalam proses implementasi kebijakan. Yaitu Faktor Komunikasi, Faktor Sumber Daya, Faktor Disposisi dan Faktor Struktur Birokrasi.

**a. Indikator Faktor Sumber Daya**

Dalam suatu proses kebijakan, tentu saja sangat diperlukan sumber daya yang memadai, baik itu sumber daya manusia ataupun sumber daya finansial. Indikator keberhasilan faktor Sumber Daya di dalam Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga dapat dilihat dengan berbagai usaha yang dilakukan yaitu dengan melihat jumlah staff yang ada dan mengetahui sumber daya finansial yang ada.

Jumlah pegawai untuk Dinas Pekerjaam Umum dan Energi Sumber Daya Mineral adalah sebanyak 419 orang dengan 98 orang merupakan pegawai Bagian Bina Marga dengan dipimpin oleh satu Kepala Bidang pada masing-masing bidangnya.<sup>27</sup> Hasil wawancara yang dilakukan dengan salah satu staff bagian perencanaan dan pembangunan Jalan dan Jembatan yaitu bapak Agus, belau mengatakan :

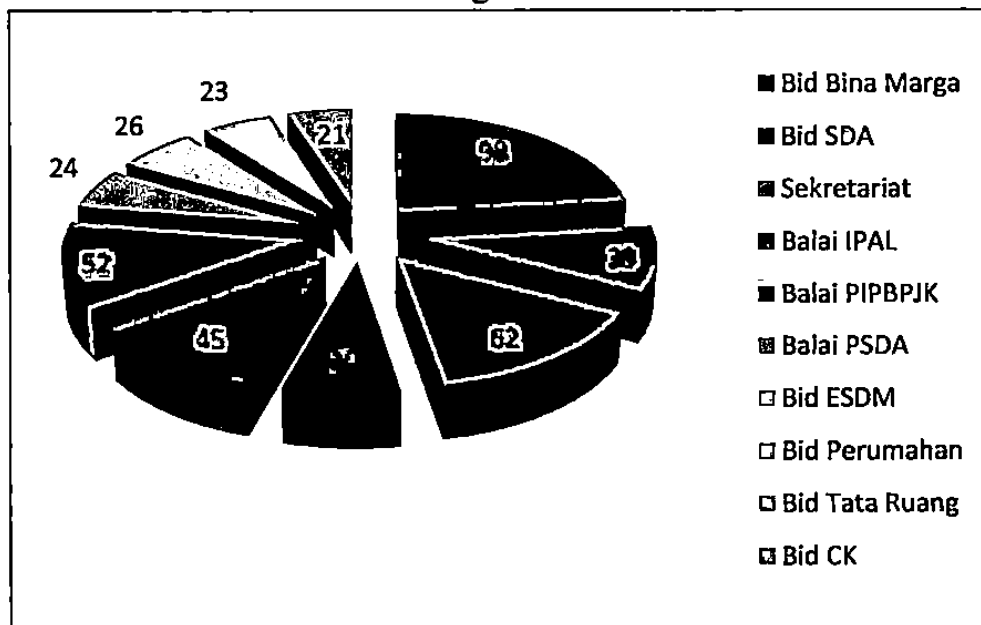
*“Jumlah staff dan seluruh anggota yang ada akan dioptimalkan agar pelaksanaan tugas dan fungsi bisa berjalan dengan optimal,*

*khususnya untuk Bidang Bina Marga sendiri dapat dikatakan bahwasanya staff yang ada sudah cukup”<sup>28</sup>.*

Dari keseluruhan jumlah staff yang ada yaitu sebanyak 98 orang. Hampir sebagian besar berada dilapangan. Memang kebanyakan kegiatan berfokus dilapangan, hal ini dikarenakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya bidang Bina Marga kebanyakan program-program yang direncanakan dan yang nantinya akan dilaksanakan adalah program pembangunan dalam bentuk fisik. Berikut ini disajikan jumlah kepegawaian Dinas PU ESDM secara keseluruhan dalam bentuk angka :

Gambar 3.1

Grafik Jumlah Pegawai Dinas PU ESDM DIY



Sumber : Lakip Dinas PU ESDM DIY Tahun 2013

Berdasarkan data kepegawaian di atas, dapat dilihat bahwasanya jumlah pegawai sudah dirasa cukup. Untuk Bina Marga sendiri yang berjumlah 98 orang, kesemuanya di bagi merata ke setiap daerah dalam hal kerja lapangan, hal ini dimaksudkan agar adanya pemerataan. Dengan demikian Bina Marga bisa lebih baik lagi dalam bekerja, khususnya untuk menuntkaskan masalah jalan dan jembatan yang belum semuanya bisa diselesaikan. Memang dalam pelaksanaan di lapangan pihak Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga tidak bekerja sendiri. Nantinya ada dari pihak pemborong kemudian ada dari tim pengawas independen. Menurut hasil wawancara dengan Bapak Misno selaku Staff Perencanaan Pembangunan Jalan dan Jembatan, beliau mengatakan :

*“Dalam proses pelaksanaan dilapangan, Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Manusia selalu besinergi dengan pihak-pihak lainnya agar tercapai hasil maksimal. Contohnya saja untuk mengawasi suatu proyek ada tim pengawasa independen”*.<sup>29</sup>

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga bisa bekerja maksimal dengan bantuan beberapa pihak terkait.

<sup>29</sup> Hasil wawancara bersama Bapak Misno selaku tim perencanaan Bina Marga Dinas Pekerjaan

meskipun pada kenyataannya masih belum sesuai dengan apa yang diharapkan.

Disisi lain, Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga diberikan sumber daya finansial atau anggaran yang lebih dari cukup. Sumber anggaran ini tentu saja bersumber dari APBD dan APBN, karena proyek yang dikerjakan memang tidak semua dalam lingkup provinsi akan tetapi ada proyek nasional juga. Berikut adalah anggaran yang diberikan kepada Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral :

Anggaran yang didapatkan haruslah digunakan sesuai kebutuhan, yaitu dengan cara memprioritaskan mana program penting dan yang memang sudah sangat emergency. Misalnya kita ambil contoh dengan adanya jembatan atau jalan yang rusak karena bencana. Hal ini akan menjadi prioritas dari Bina Marga, agar nantinya apa yang terjadi tidak mengganggu aktivitas masyarakat.

#### **b. Indikator Faktor Komunikasi**

Komunikasi di definisikan sebagai usaha penyampaian pesan antar manusia, sehingga untuk terjadinya komunikasi ada beberapa unsur yang termuat di dalamnya. Unsur-unsur dalam komunikasi terdiri dari beberapa hal di antaranya adalah media, informasi, komunikator dan komunikan. Unsur tersebut merupakan hal yang sangat mempengaruhi bagaimana suatu komunikasi dapat berjalan

dengan baik atau tidak. Dalam hal ini peneliti mencoba melihat bagaimana proses komunikasi antara implementor kebijakan dengan masyarakat yang terkena langsung dampak kebijakan. Berikut ini adalah beberapa unsur dalam komunikasi.

Komunikator adalah manusia berakal budi yang berinisiatif menyampaikan pesan untuk mewujudkan motif komunikasinya. Komunikator dapat dilihat dari jumlahnya yang terdiri dari satu orang, lebih dari satu orang atau sekumpulan massa. Dalam konteks implementasi Kebijakan Pembangunan Jalan dan Jembaan selaku komunikator adalah semua staff Bina Marga dalam Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral.

Komunikan adalah manusia yang berakal budi, kepada siapa pesan komunikator disampaikan. Peran antara komunikator dan komunikan bersifat dinamis dan saling bergantian. Yang dalam hal ini bertindak sebagai komunikan adalah masyarakat luas yang terkena dampak baik langsung ataupun tidak langsung.

Pesan adalah sesuatu yang di sampaikan kepada komunikan, dapat bersifat abstrak, bersifat konkrit yang berupa suara, mimic, gerak-gerik bahas lisan, bahasa tulisan. Pesan bersifat verbal dapat berupa komunikasi yang dijalin secara lisan. Sedangkan saluran komunikasi dan media komunikasi merupakan alat yang digunakan untuk memindahkan pesan dari sumber kepada penerima. Terdapat dua cara yaitu langsung dan tidak langsung

Selain penyampaian komunikasi yang tepat sasaran, sangat dibutuhkan juga proses sosialisasi yang baik. Sosialisasi merupakan tahap yang sangat penting dalam proses komunikasi untuk mengenalkan suatu kebijakan. Sosialisasi merupakan suatu kegiatan pengenalan kebijakan kepada stakeholder dan pihak-pihak terkait lainnya. Dalam proses ini dibutuhkan kerjasama dari semua lini. Tanpa adanya sosialisasi yang baik tentu saja akan menghambat berjalannya kebijakan tersebut.

Peran sosialisasi ini sangatlah vital dalam suatu kebijakan, karena informasi yang akan masyarakat dapatkan dari suatu kebijakan adalah bersumber dari sosialisasi yang tepat dari pembuat kebijakan. Selain peran pembuat kebijakan yang sangat penting dalam hal sosialisasi, masyarakat juga diminta proaktif untuk memantau dan melihat bagaimana proses kebijakan berjalan. Dengan begitu maka akan dihasilkan output yang baik nantinya.

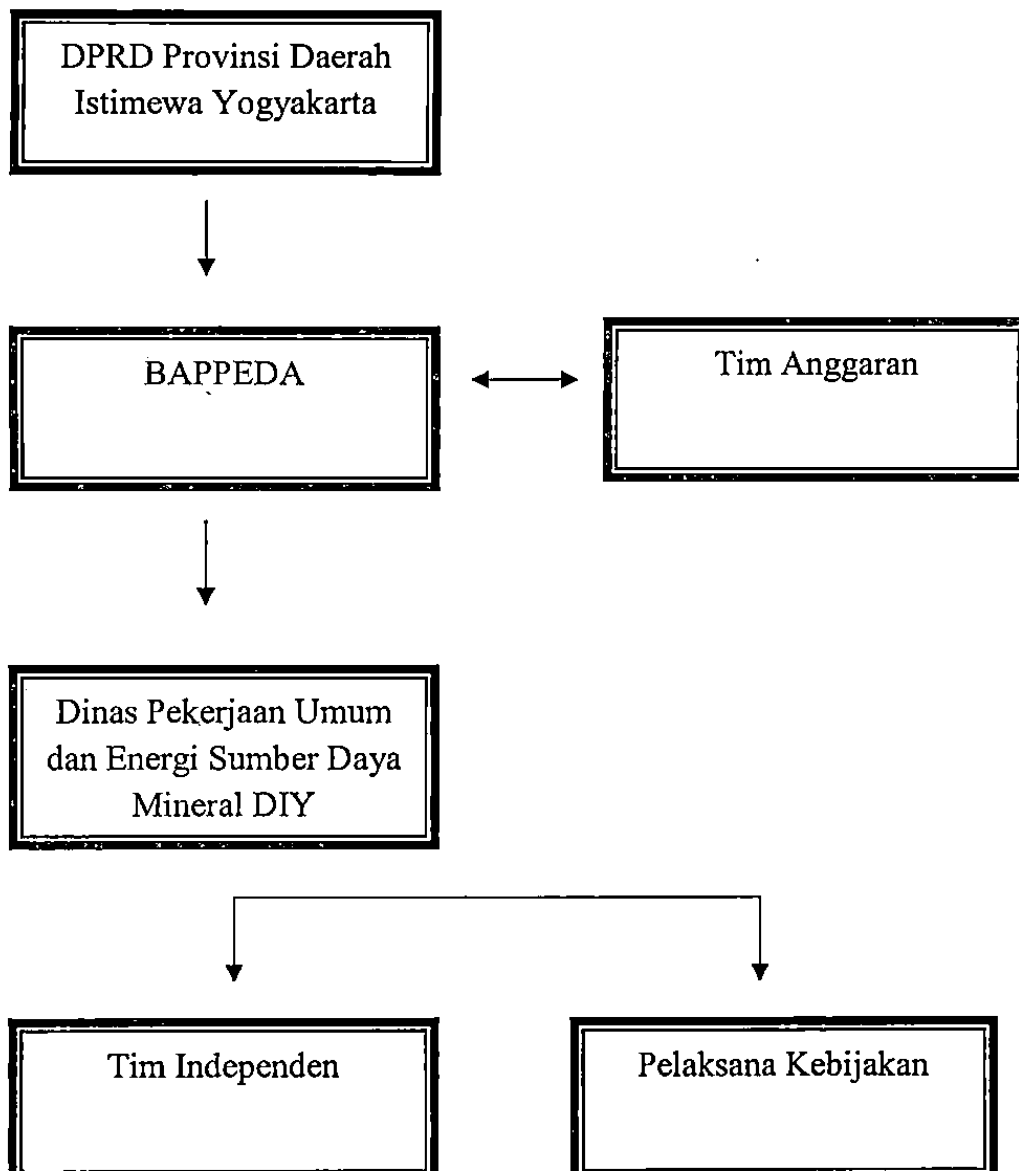
Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya bidang Bina Marga melakukan sosialisasi kepada masyarakat dengan cara melakukan pertemuan dengan tokoh-tokoh penting di suatu daerah, agar nantinya tokoh di daerah tersebut juga bisa menyapaikan kepada masyarakatnya.

Indikator untuk melihat apakah komunikasi yang ada berjalan baik adalah dengan melihat kejelasan koordinasi antar pihak-pihak

Jembatan. Dalam hal ini banyak sekali pihak yang terkait diantaranya BAPPEDA, DPRD, Tim Pembuat Anggaran dan Tim Pengawas Independen. Berikut ini ada bagan penjelasan mengenai kejelasan koordinasi dari Pembuat kebijakan sampai kepada Pelaksana Kebijakan :

**Gambar 3.2**

**Bagan Koordinasi dari Pembuat Kebijakan sampai Pelaksana Kebijakan**





Dari bagan diatas dapat dilihat bahwasanya kejelasan koordinasi dalam proses pembuatan kebijakan sampai implementasinya. Akan tetapi sesuai dengan yang disampaikan penulis diatas, bahwasanya sosialisasi yang sudah berjalan baik, masih saja ada kekurangan, yaitu dari segi kreatifitas penyampaian kebijakan yang akan dibuat.

Kemudian sangat perlunya informasi yang disampaikan kepada masyarakat harus tepat dan akurat. Masyarakat harus tahu apa saja yang akan dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga. Apalagi kalau Bina Marga akan melaksanakan suatu program dan kegiatan. Sebelumnya perlu diadakan sosialisasi sehingga masyarakat nantinya akan mengetahui dampak apa saja yang akan terjadi.

Menurut hasil wawancara dengan Bapak Agus Handoyo selaku Staf Ahli di Dinas Pekerjkaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bidang Bina Marga, beliau mengatakan :

*“Dalam proses pemilihan suatu kebijakan atau program haruslah melihat dampak sosial masyarakat, karena yang diharapkan nantinya adalah dampak positif bagi semua masyarakat”*.<sup>30</sup>

Implementasi kebijakan yang dilakukan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya bidang Bina

<sup>30</sup> Hasil wawancara bersama Bapak Agus Handoyo selaku tim perencanaan Bina Marga Dinas

Marga pasti akan mendapatkan hambatan-hambatan. Diantaranya hambatan tersebut adalah berupa pro kontra dari masyarakat yang terkena dampak langsung ataupun tidak langsung. Untuk itu sebelum melakukan dan melaksanakan program yang ada, terlebih dahulu harus melihat dampak yang ada.

Dalam prosesnya, sosialisasi tentang suatu kebijakan atau program haruslah tepat sasaran agar masyarakat mengetahui apa saja dampak negatif dan dampak positif dari kebijakan tersebut. Menurut hasil wawancara dengan Bapak Misno, beliau mengatakan :

*"Kebijakan akan disosialisasikan dari tingkat kabupaten, kecamatan dan desa, hal ini dimaksudkan agar kebijakan bisa diketahui oleh seluruh lapisan masyarakat. Nantinya pemerintah dan dinas terkait akan berkoordinasi dengan pihak aparaturnya pemerintahan di masing-masing tempat."<sup>31</sup>*

Selain dengan menggunakan sosialisasi secara langsung, Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga juga melakukan sosialisasi menggunakan media internet. Sebagian informasi tentang kebijakan dan program kegiatan dari Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bina Marga sudah terupload di website.

### **c. Faktor Disposisi**

Dalam rangka untuk memberikan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat. Maka Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga haruslah mempunyai sumber daya yang unggul, kompeten dan memiliki wawasan yang sangat luas. Kualitas sumber daya manusia yang dimiliki adalah kekayaan organisasi yang tidak ternilai harganya, dimana kualitas kemampuan sumber daya manusia dalam organisasi adalah sebagai kekuatan penentu dalam jalannya roda system dalam organisasi. Kualitas sumber daya manusia dapat di ukur dengan melihat tingkat pendidikannya.

Disposisi sikap pelaksana merupakan factor yang tidak kalah pentingnya dalam proses implementasi kebijakan, staff pelaksana merupakan ujung tombak dari pelaksana sebuah kebijakan, oleh karena itu di sini di butuhkan sumber daya manusia yang mempunyai kemampuan dan skill yang harus memadai, di samping itu para staff pelaksana harus mempunyai cara pandang yang baik dalam menyikapi masyarakat pengguna playanan, agar tercipta kepuasan dari masyarakat sendiri.

Disisi lain aparatur dinas haruslah bertindak secara professional tanpa adanya diskriminasi kepada masyarakat. Semua masyarakat harus dipandang sama tidak melihat dari fackor apapun. Jadi dapat kita ketahui bahwa keberhasilan staff di Dinas Pekerjaan Umum dan

Energi Sumber Daya Mineral Bidang Bina Marga memiliki kemampuan dan kemauan untuk terus maju, guna melayani masyarakat dengan baik. Akan tetapi kemampuan untuk terus maju dan terus bekerja lebih baik tidak diimbangi dengan tingkat pendidikan para pegawai yang ada di Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral DIY khususnya Bidang Bina Marga. Kita bisa melihat data jumlah pegawai berdasarkan tingkat pendidikan pada table di bawah ini :

**Tabel 3.8**  
**Jumlah Pegawai Dinas PU ESDM DIY berdasarkan tingkat Pendidikan**

<b>No</b>	<b>Jenis Pendidikan</b>	<b>Jumlah (orang)</b>
1	Pasca Sarjana	26
2	Sarjana	74
3	Diploma IV	2
4	Diploma III	26
5	SLTPA	235
6	SLTP	39
7	SD	17
<b>JUMLAH</b>		<b>419</b>

Sumber : Lakip Dinas PU ESDM DIY Tahun 2013

Dari data table di atas dapat dilihat bahwasanya perlunya regenerasi yaitu dengan menambah lagi pegawai yang memiliki tingkat pendidikan lebih tinggi agar nantinya bisa menunjang kinerja. Dan

... dengan tenaga kerja yang lebih terampil dengan baik

#### d. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi merupakan bagian yang sangat penting dalam sebuah organisasi. Dengan struktur yang baik nantinya diharapkan akan tercapainya tujuan yang diharapkan. Dalam struktur birokrasi sudah dijelaskan tugas masing-masing bidang. Nantinya bidang-bidang tersebut akan bekerja sesuai dengan tugas, pokok dan fungsinya.

Menurut pembagian kerjanya, Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga mempunyai 98 karyawan. Untuk memudahkan dan memaksimalkan kinerja, Penulis mencoba memberi saran dengan membagi seluruh karyawan dengan kerja masing-masing. Berikut pembagian kerjanya :

**Tabel 3.9**

**Pembagian Kerja Bina Marga**

<b>Tahun</b>	<b>No</b>	<b>Nama Program Kegiatan</b>	<b>Jumlah Pegawai</b>	<b>Keterangan</b>
<b>2013</b>	1	Rehabilitasi Jembatan	16 orang	1 Jembatan
	2	Rehabilitasi Jalan	14 orang	11,45 km
	3	Peningkatan Jalan	12 orang	9,62 km
	4	Peningkatan Jembatan	16 orang	2 Jembatan
	5	Pemeliharaan Rutin Jalan	23 orang	512,50 km
	6	Pemeliharaan Rutin Jembatan	17 orang	4 Jembatan
	<b>No</b>	<b>Nama Program Kegiatan</b>	<b>Jumlah Pegawai</b>	<b>Keterangan</b>
	1	Rehabilitasi Jembatan	16 orang	5 Jembatan
	2	Rehabilitasi Jalan	14 orang	10,5 km

2012	No	Nama Program Kegiatan	Jumlah Pegawai	Keterangan
	3	Peningkatan Jalan	12 orang	3,40 km
	4	Peningkatan Jembatan	16 orang	7 Jembatan
	5	Pemeliharaan Rutin Jalan	23 orang	531,36 km
	6	Pemeliharaan Rutin Jembatan	17 orang	4 Jembatan
2011	No	Nama Program Kegiatan	Jumlah Pegawai	Keterangan
	1	Rehabilitasi Jembatan	16 orang	4 Jembatan
	2	Rehabilitasi Jalan	14 orang	11,50 km
	3	Peningkatan Jalan	12 orang	13,47 km
	4	Peningkatan Jembatan	16 orang	7 Jembatan
	5	Pemeliharaan Rutin Jalan	23 orang	666,75 km
	6	Pemeliharaan Rutin Jembatan	17 orang	4 Jembatan

Data table diatas merupakan saran dari penulis dalam pembagian kerja Bina Marga agar nantinya Bina Marga bisa bekerja secara maksimal dalam masalah pembangunan jalan dan jembatan. Dalam Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral khususnya Bidang Bina Marga mempunyai tugas yaitu melaksanakan pengaturan, pembinaan, pembangunan, pemeliharaan, rehabilitasi dan pengawasan bidang kebinamargaan. Dan untuk melaksanakan tugas-tugas tersebut sebagai mana yang sudah diatur dalam Pergub, maka Bidang Bina Marga mempunyai fungsi sebagai berikut :<sup>32</sup>

- a) Penyusunan program Bidang Bina Marga;

- b) Penyusunan rencana teknis Jalan dan Jembatan;
- c) Penyelenggaraan pembinaan, pengaturan dan bimbingan teknis pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan sarana Jalan dan Jembatan;
- d) Penyusunan pedoman dan petunjuk teknis serta desiminasi bimbingan teknis pelaksanaan pekerjaan Jalan dan Jembatan;
- e) Pengelolaan prasarana dan sarana Jalan dan Jembatan;
- f) Penanggulangan kerusakan prasarana dan sarana jalan dan jembatan akibat bencana;
- g) Pelaksanaan evaluasi dan penyusunan laporan pelaksanaan program Bidang Bina Marga;
- h) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh atasan sesuai dengan fungsi dan tugasnya.

Dari kesemua fungsi diatas, Bidang Bina Marga sudah punya pedoman untuk bekerja. Karena tugas dan fungsi sudah dibagi menurut kemampuan. Bidan Bina Marga juga memiliki bagian seksi-seksi yaitu

- a) Seksi Perencanaan Jalan dan Jembatan, bagian ini mempunyai tugas melaksanakan, pengawasan teknik jalan dan jembatan. Sedangkan untuk melaksanakan tugas menurut Permub Seksi Perencanaan Jalan dan Jembatan

- 1) Penyusunan program Seksi Perencanaan Jalan dan Jembatan;
- 2) Penyusunan program Bidang Bina Marga;
- 3) Pelaksanaan IRMS (Integrated Road Management System) dan BMS
- 4) (Bridge Management System) ;
- 5) Perencanaan teknis konstruksi jalan dan jembatan;
- 6) Penyiapan dokumen teknis pelaksanaan program jalan dan jembatan;
- 7) Pelaksanaan pengawasan teknik pelaksanaan pembangunan, peningkatan,
- 8) Rehabilitasi jalan dan jembatan;
- 9) Penyiap bahan rekomendasi perencanaan teknis Jalan dan Jembatan
- 10) Pengelolaan data jalan dan jembatan.
- 11) Pelaksanaan pengembangan teknologi kebinamargaan;
- 12) Evaluasi dan penyusunan laporan pelaksanaan program Seksi
- 13) Perencanaan Jalan dan Jembatan;

b) Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan mempunyai tugas menyelenggarakan pembangunan, peningkatan jalan dan



jembatan. Sedangkan untuk melaksanakan tugasnya, Seksi

Pembangunan jalan dan Jembatan mempunyai fungsi :

- 1) Penyusunan program Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan ;
  - 2) Penyelenggaraan pembangunan jalan dan jembatan, peningkatan jalan dan
  - 3) Penggantian jembatan;
  - 4) Pemberian bimbingan teknis, pelaksanaan pembangunan jalan dan
  - 5) Jembatan, peningkatan jalan dan penggantian jembatan;
  - 6) Pengendalian teknis pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan,
  - 7) Peningkatan jalan dan penggantian jembatan;
  - 8) Evaluasi dan penyusunan laporan pelaksanaan program Seksi Pembangunan Jalan dan Jembatan.
- c) Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan mempunyai tugas melaksanakan pemeliharaan jalan dan jembatan. Untuk melaksanakan tugasnya, Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan mempunyai fungsi :
- 1) Penyusunan program Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan;

- 2) Pelaksanaan inspeksi dan inventarisasi kerusakan jalan dan jembatan;
- 3) Pelaksanaan pekerjaan pemeliharaan jalan dan jembatan;
- 4) Penyiapan bahan rekomendasi teknis perijinan prasarana dan sarana Jalan Jembatan;
- 5) Pengendalian pelaksanaan pemeliharaan jalan dan jembatan;
- 6) Evaluasi dan penyusunan laporan pelaksanaan program Seksi Pemeliharaan Jalan dan Jembatan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral dalam Pembangunan Jalan dan Jembatan adalah Sumber Daya, Komunikasi, Disposisi dan Struktur Birokrasi. Dari beberapa faktor yang mempengaruhi kebijakan Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral Bidang Bina Marga dalam hal pembangunan jalan dan jembatan. Ada faktor Sumber Disposisi yang menghambat kelancaran proses implementasi kebijakan. Dalam hal ini yang menghambat masih kurangnya pegawai dengan tingkat pendidikan setingkat Sarjana, jadi akan sedikit menghambat untuk Dinas Pekerjaan Umum dan Energi Sumber Daya Mineral untuk terus maju. Kemudian untuk ketiga faktor yang lainnya yaitu komunikasi, sumber daya dan struktur birokrasi adalah faktor yang membantu