

**PENGARUH PELAKSANAAN KEBIJAKAN PENATAAN JALAN
TERHADAP KINERJA PENGAWAS JALAN DAN JEMBATAN UNTUK
MEWUJUDKAN EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PROGRAM
PEMBANGUNAN JALAN DAN JEMBATAN
DI DINAS BINA MARGA KABUPATEN GARUT**

*EFFECT OF POLICIES FOR REFORMING THE ROAD TO THE
PERFORMANCE OF SUPERVISION OF ROADS AND BRIDGES TO
REALIZE THE EFFECTIVENESS OF DEVELOPMENT PROGRAM FOR
ROADS AND BRIDGES HIGHWAYS AGENCY
IN DISTRICT GARUT*

TESIS

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Kelulusan
Program Magister (Strata dua) Pada Program Studi Magister Administrasi Negara**

Oleh :

**Rudi Herdiana
(NIM: 2409114044)**



**PROGRAM STUDI MAGISTER ADMINISTRASI NEGARA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS GARUT
2016**

LEMBAR PENGESAHAN

**PENGARUH PELAKSANAAN KEBIJAKAN PENATAAN JALAN
TERHADAP KINERJA PENGAWAS JALAN DAN JEMBATAN UNTUK
MEWUJUDKAN EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PROGRAM
PEMBANGUNAN JALAN DAN JEMBATAN
DI DINAS BINA MARGA KABUPATEN GARUT**

***EFFECT OF POLICIES FOR REFORMING THE ROAD TO THE
PERFORMANCE OF SUPERVISION OF ROADS AND BRIDGES TO
REALIZE THE EFFECTIVENESS OF DEVELOPMENT PROGRAM FOR
ROADS AND BRIDGES HIGHWAYS AGENCY
IN DISTRICT GARUT***

Tesis

Oleh :

**Rudi Herdiana
(NIM: 2409114044)**

Menyetujui:

Pembimbing I



Prof. Dr. H. Endang Soetari Ad., M.Si.

Pembimbing II



Dr. Wati Susilawati, M.Si

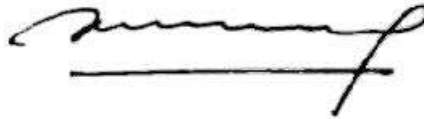
Mengetahui
Direktur Program Pascasarjana
Universitas Garut



Prof. Dr. H. Jusman Iskandar, MS.

LEMBAR PENGESAHAN

Mengetahui
Direktur Program Pascasarjana
Universitas Garut

A handwritten signature in black ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Prof. Dr. H. Jusman Iskandar, MS.

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis ini tepat pada waktunya.

Tesis ini berjudul **“Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan Untuk Mewujudkan Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut”**. Tesis ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat kelulusan Program Magister (Strata dua) pada Program Studi Magister Administrasi Negara Universitas Garut.

Dalam kesempatan ini penulis sampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada yang terhormat Dr. H. Abdussy Syakur Amin, M.Eng, selaku Rektor Universitas Garut, Prof. Dr. H. Jusman Iskandar, Drs, MS., selaku Direktur Pasca Sarjana Universitas Garut, Prof. Dr. H. Endang Soetari, Ad. M.Si, selaku Pembimbing I, Dr. Wati Susilawati, M.Si., selaku Pembimbing II, Seluruh Dosen dan Staff Akademik Program Pasca Sarjana Universitas Garut serta rekan-rekan mahasiswa Program Pasca Sarjana Universitas Garut, Kepala Dinas Binamarga Kabupaten Garut serta jajarannya, Kedua orang tua yang telah sabar serta senantiasa berdo’a untuk keberhasilan dan kelancaran dari studi yang penulis tempuh selama ini.

Penulis menyadari bahwa tesis ini jauh dari sempurna, baik dari isi maupun penyajiannya yang disebabkan keterbatasan kemampuan dan waktu yang penulis miliki. Maka dari itu penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk perbaikan Tesis.

Akhir kata, semoga semua amal kebaikan yang telah diberikan berbagai pihak mendapat imbalan yang berlipat ganda dari Allah SWT. Amin !

Garut, April 2016
Penyusun,

Rudi Herdiana

NIM: 2409114044

ABSTRAK

“Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan untuk Mewujudkan Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut”

Rudi Herdiana: 2409114044

Program Pascasarjana Universitas Garut

Tesis, 2016, 5 Bab, 169 Halaman

Latar belakang penelitian ini adalah adanya fenomena belum efektifnya pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut, hal ini diduga disebabkan oleh belum optimalnya kinerja pengawas jalan dan jembatan dan belum maksimalnya pelaksanaan kebijakan penataan jalan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap Kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan di Dinas Binamarga Kabupaten Garut.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif analisis dengan teknik survei. Populasi dalam penelitian ini adalah pegawai Dinas Bina Marga Kabupaten Garut. Pengambilan sampel menggunakan teknik *cluster random sampling* dengan jumlah sampel keseluruhan adalah 66 orang. Teknik analisis data untuk menjawab hipotesis penelitian menggunakan metode analisis statistik dengan model analisis jalur (*path analysis*).

Pengujian terhadap hipotesis utama menunjukkan hasil positif, dimana pelaksanaan kebijakan penataan jalan berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan sebesar 51,09 persen. Sedangkan pengaruh di luar variabel yang diteliti (*epsilon*) sebesar 48,91%. Pengujian sub hipotesis menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan sebesar 45,16 persen. Variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan berpengaruh secara signifikan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan sebesar 37,65 persen. Variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan berpengaruh secara signifikan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan sebesar 13,44 persen.

Berdasarkan hasil pembahasan, ditemukan beberapa permasalahan yang dipandang penting, yaitu: 1) belum memadainya sarana dan prasarana; 2) kurangnya kemampuan pengawas dalam hal penyusunan laporan, mengukur konstruksi jalan dan kecepatan jalan; 3) transparansi program belum maksimal.

Berdasarkan temuan permasalahan, maka disarankan sebagai berikut: 1) peningkatan anggaran, efisiensi anggaran, efektivitas pemeliharaan fasilitas; 2) Rekrutmen dan diklat pengawas serta peningkatan pembinaan; 3) peningkatan transparansi pada setiap tahap proyek dengan memaksimalkan penggunaan media serta pelibatan masyarakat dalam pengawasan.

Kata Kunci: pelaksanaan, kebijakan, kinerja, efektivitas, program.

ABSTRACT

“Effect of Policies For Reforming The Road To The Performance of Supervision of Roads and Bridges to Realize the Effectiveness of Development Program for Roads and Bridges Highways Agency in District Garut”

Rudi Herdiana: 2409114044

Program Pascasarjana Universitas Garut

Thesis, 2016, Chapter5, Page169

The background of this research is the phenomenon has not been effective implementation of road and bridge construction program in the Department Bina Marga Garut, it is thought to be caused by non-optimal performance of superintendent of roads and bridges and not maximal implementation of planning policies Highways Agency roads in Garut. This study aimed to analyze the effect of the implementation of the Road Planning Policy to Performance superintendent of roads and bridges to realize the effectiveness of the development program of roads and bridges in the Department Bina MargaGarut.

The method used is descriptive analysis method with survey techniques. The population in this study are employees of the Department of Bina Marga Garut. Sampling using random cluster sampling with total sample size is 66 people. Data analysis techniques to answer research hypothesis using statistical analysis model path analysis (path analysis).

Tests on the main hypotheses showed positive results, with the implementation of the road planning policies significantly affect the performance of the supervisory road and bridge to realize the effectiveness of the implementation of the program of development of roads and bridges by 51.09 percent. While the influence of outside variables studied (epsilon) amounted to 48.91%. Sub hypothesis testing showed that the implementation of the road planning policies significantly affect the performance of the

supervisory roads and bridges amounting to 45.16 percent. Variable execution of road planning policies significantly influence the effectiveness of the implementation of the program of development of roads and bridges by 37.65 percent. Variable performance superintendent of roads and bridges significantly influence the effectiveness of the implementation of the program of development of roads and bridges by 13.44 percent.

Based on the results of the discussion, there are problems that are deemed significant, namely: 1) inadequate facilities and infrastructure; 2) lack of ability of supervisors in terms of preparing the report, measuring the road construction and road speeds; 3) the transparency of the program is not maximized.

Based on the findings of the problem, it is recommended as follows: 1) an increase in the budget and budget efficiency and effectiveness of maintenance support facilities; 2) Recruitment of competent supervisors and supervisor training as well as increased development; 3) increased transparency at every stage of the project by maximizing the use of media as well as community involvement in supervision.

Key Word: Implementation, Policy, Performance, Effectivness, programs

DAFTAR ISI

Halaman :

Lembar Pengesahan.....	ii
Abstrak.....	iv
Abstract.....	v
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi.....	viii
Daftar Tabel.....	xii
Daftar Gambar.....	xiv
Daftar Lampiran.....	xv
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang Penelitian	1
1.2. Identifikasi Masalah.....	7
1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian.....	8
1.4. Kegunaan Penelitian.....	8
1.5. Kerangka Pemikiran dan Hipotesis.....	9
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	25
2.1. Tinjauan Teoritik Tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan.....	27
2.2. Hasil Penelitian Terdahulu	34
2.3. Relevansi Masalah Penelitian dengan Ilmu Administrasi Negara.....	36
2.4. Tinjauan Teoritik Tentang Variabel-Variabel Penelitian.....	39
2.4.1. Tinjauan Teoritik Tentang Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan.....	39
2.4.2. Tinjauan Teoritik Tentang Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan.....	46

2.4.3.	Tinjauan Teoritik Tentang Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.....	50
2.5	Hubungan Konseptual Antar Variabel Penelitian.....	55
BAB III	METODOLOGI PENELITIAN.....	57
3.1.	Metode yang Digunakan	57
3.2.	Operasionalisasi Variabel Penelitian.....	57
3.2.1.	Variabel-Variabel Penelitian.....	57
3.2.2.	Paradigma Penelitian.....	58
3.2.3.	Definisi Operasional.....	60
3.2.4.	Operasionalisasi Variabel Penelitian.....	61
3.3.	Alat Ukur Penelitian, Pengujian Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur Penelitian.....	63
3.3.1.	Alat Ukur Penelitian.....	63
3.3.2.	Pengujian Validitas Alat ukur Penelitian.....	64
3.3.3.	Pengujian Reliabilitas Alat Ukur Penelitian.....	70
3.4.	Teknik Pengumpulan Data.....	75
3.4.1.	Populasi Penelitian dan Teknik Penarikan Sampel..	75
3.4.2.	Jenis dan Sumber Data.....	78
3.4.3.	Teknik Pengumpulan Data.....	80
3.4.4	Proses Pengumpulan Data.....	81
3.5.	Teknik Pengolahan Data.....	82
3.5.1.	Proses Pengolahan Data.....	82
3.5.2.	Proses Transformasi Data.....	84
3.6.	Pengujian Hipotesis.....	85
3.7.	Lokasi, Jadwal Waktu dan Langkah-Langkah Penelitian.....	89
BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	91

4.1.	Gambaran Umum Objek Penelitian.....	91
4.1.1.	Permasalahan Kebinamargaan di Kabupaten Garut	91
4.1.2.	Kebijakan Pemerintah Kabupaten Garut untuk Mengatasi Masalah Kebinamargaan.....	91
4.1.3.	Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Binamarga Kabupaten Garut.....	92
4.2.	Karakteristik Responden.....	100
4.2.1.	Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin...	100
4.2.2.	Karakteristik Responden Menurut Usia.....	101
4.2.3.	Karakteristik Responden Menurut Pendidikan...	102
4.2.4.	Karakteristik Responden Berdasarkan Masa Kerja..	103
4.3.	Deskripsi Hasil Penelitian.....	104
4.3.1 .	Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan (X).....	105
4.3.2.	Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan (Y).....	120
4.3.3.	Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (Z).....	131
4.4.	Pengujian Hipotesis Penelitian.....	143
4.4.1.	Pengujian Hipotesis Utama: Pengaruh Pelaksanaan Penataan Jalan Terhadap Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan Untuk Mewujudkan Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.....	146
4.4.2.	Pengujian Sub Hipotesis: Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan.....	151
4.4.3.	Pengujian Sub Hipotesis: Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.....	154

	4.4.4. Pengujian Sub Hipotesis: Pengaruh Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.....	157
BAB V	KESIMPULAN DAN SARAN.....	160
	5.1. Kesimpulan.....	160
	5.2. Saran-Saran.....	162
	DAFTAR PUSTAKA.....	166

DAFTAR TABEL

Halaman :

Tabel 1.1.	Realisasi Pembangunan Jalan dan Jembatan di Kabupaten Garut Tahun 2014.....	3
Tabel 1.2.	Realisasi Proyek Pengembangan Infrastruktur Jalan dan Jembatan Tahun 2013 Dinas Binamarga Kabupaten Garut...	5
Tabel 3.1.	Operasionalisasi Variabel Penelitian.....	61
Tabel 3.2.	Hasil Uji Validitas Variabel X.....	66
Tabel 3.3.	Hasil Uji Validitas Variabel Y.....	68
Tabel 3.4.	Hasil Uji Validitas Variabel Z.....	69
Tabel 3.5.	Uji Reliabilitas Variabel X	72
Tabel 3.6.	Uji Reliabilitas Variabel Y.....	73
Tabel 3.7.	Uji Reliabilitas Variabel Z.....	74
Tabel 3.8.	Populasi Penelitian	76
Tabel 3.9	Distribusi Sampel.....	78
Tabel 3.10	Kriteria Penilaian Berdasarkan Persentase.....	84
Tabel 3.11.	Jadwal Penelitian.....	90
Tabel 4.1	Karakteristik responden Menurut Jenis Kelamin.....	100
Tabel 4.2.	Karakteristik Responden Menurut Usia.....	101
Tabel 4.3.	Karakteristik Responden Menurut Tingkat Pendidikan.....	102
Tabel 4.4.	Karakteristik Responden Menurut Masa Kerja.....	103
Tabel 4.5.	Kriteria Penilaian Berdasarkan Persentase.....	105
Tabel 4.6.	Kriteria Penilaian Variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan (X).....	106
Tabel 4.7.	Kriteria Penilaian Dimensi Komunikasi.....	111
Tabel 4.8.	Kriteria Penilaian Dimensi Sumberdaya.....	114
Tabel 4.9	Kriteria Penilaian Dimensi Disposisi/Sikap.....	116
Tabel 4.10	Kriteria Penilaian Dimensi Struktur Birokrasi.....	119
Tabel 4.11	Kriteria Penilaian Variabel Kinerja Pengawas Jalan dan	121

Jembatan (Y).....

Halaman:

Tabel 4.12	Kriteria Penilaian Dimensi Evaluasi dan Pengkajian Pelaksanaan Kebijakan Jalan.....	124
Tabel 4.13	Kriteria Penilaian Dimensi Pengendalian Fungsi dan Manfaat Hasil Pembangunan Jalan.....	126
Tabel 4.14	Kriteria Penilaian Dimensi Pemenuhan Standar Minimal Jalan.....	129
Tabel 4.15	Kriteria Penilaian Variabel Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (Z).....	131
Tabel 4.16	Kriteria Penilaian Dimensi Pemrograman dan Penganggaran	135
Tabel 4.17	Kriteria Penilaian Dimensi Perencanaan Teknis.....	137
Tabel 4.18	Kriteria Penilaian Dimensi Pengadaan Tanah.....	140
Tabel 4.19	Kriteria Penilaian Dimensi Pelaksanaan Konstruksi.....	142

DAFTAR GAMBAR

Halaman :

Gambar 1.1. Model	
Penelitian.....	23
Gambar 3.1. Paradigma	
Penelitian.....	58
Gambar 4.1 Diagram Jalur.....	145

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran :

1. Pedoman Wawancara	I
2. Kuesioner Penelitian.....	II
3. Hasil Perhitungan/Analisis Data.....	III
4. Surat Izin Penelitian	IV
5. SK Pembimbing	V
6. Daftar Riwayat Hidup.....	VI

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Kedudukan dan peranan jaringan jalan dan jembatan pada hakikatnya menyangkut hajat hidup orang banyak serta mengendalikan struktur pengembangan wilayah pada tingkat nasional, terutama yang menyangkut pewujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, serta peningkatan pertahanan dan keamanan negara, dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah menuju masyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Dalam pasal 3 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan disebutkan bahwa “Penyelenggaraan jalan umum diarahkan untuk pembangunan jaringan jalan dalam rangka memperkuat kesatuan wilayah nasional sehingga menjangkau daerah terpencil dan Penyelenggaraan jalan umum diarahkan untuk mewujudkan:

1. Perikehidupan rakyat yang serasi dengan tingkat kemajuan yang sama, merata, dan seimbang; dan
2. Daya guna dan hasil guna upaya pertahanan keamanan negara, kesatuan wilayah nasional sehingga menjangkau daerah terpencil.”

Dalam era otonomi daerah, pembangunan jalan dan jembatan Kabupaten merupakan tanggung jawab pemerintahan Kabupaten. Di Kabupaten Garut pembangunan jalan dan jembatan pengelolaannya diserahkan Dinas Bina Marga Kabupaten Garut. Dinas Bina Marga Kabupaten Garut merupakan salah satu

Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang berada dibawah Pemerintahan Daerah Kabupaten Garut. Berdasarkan Peraturan Bupati Garut Nomor 540 Tahun 2012 tentang Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Bina Marga Kabupaten Garut maka Dinas Bina Marga Kabupaten Garut mempunyai tugas pokok memimpin, merumuskan kebijakan teknis operasional, mengkoordinasikan, melaksanakan kerjasama dan mengendalikan pelaksanaan urusan pemerintah daerah bidang bina marga meliputi kesekretariatan, bidang bina teknik, pembangunan dan peningkatan, pembangunan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas. Tujuan diselenggarakannya Dinas Bina Marga adalah untuk meningkatkan kemantapan jalan di Kabupaten Garut baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, Pembangunan jalan adalah kegiatan yang meliputi pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan pembangunan jalan.

Pasal 1 ayat 9 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan disebutkan bahwa “Pengawasan jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan”.

Berdasarkan sifat dan pergerakan pada lalu lintas dan angkutan jalan, fungsi jalan dibedakan atas arteri, kolektor, lokal dan lingkungan.

Jalan arteri adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah. Jalan kolektor adalah jalan yang menghubungkan secara berdayaguna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal. Jalan lokal adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antar pusat kegiatan lingkungan. Jalan lingkungan adalah jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan.

Tabel 1.1

Realisasi Pembangunan Jalan Dan Jembatan di Kabupaten Garut

Tahun 2014

No.	Uraian	Target	Realisasi	
			Jumlah	Persentase
1	Pembangunan Jalan	49.159.870.127,5,-	45.768.085.050,-	93,1
2	Pembangunan/Penggantian jembatan	2.059.719.000,-	1.941.365.550,-	94,25

Sumber: Dinas Bina Marga Kabupaten Garut Tahun 2014

Berdasarkan data dalam tabel 1 tersebut menunjukkan bahwa capaian pembangunan jalan adalah 93,1 %, sedangkan capaian pembangunan jembatan

adalah 94,25 %. Dengan demikian realisasi pembangunan jalan dan jembatan tahun 2014 belum dapat tercapai sesuai target yang ditetapkan.

Kondisi tersebut di atas tentu saja secara langsung maupun tidak langsung akan berdampak pada terganggunya berbagai aktifitas penduduk terutama bagi masyarakat yang menggunakan jalan sebagai sarana transportasi untuk kegiatannya sehari-hari. Selain fungsi ekonomi jalan juga berfungsi secara sosial yakni menghubungkan satu masyarakat dengan masyarakat yang lain. Jadi gangguan yang disebabkan oleh rusaknya jalan tidak hanya berdampak pada menurunnya kondisi perekonomian dan perdagangan tetapi juga terhadap kondisi sosial budaya masyarakat.

Sadar akan pentingnya fungsi jalan guna menunjang perekonomian di Kabupaten Garut, Pemerintah Kabupaten Garut pada tahun 2013 meluncurkan kebijakan strategis peningkatkan kapasitas dan daya dukung jalan dan jembatan. Kebijakan ini merupakan upaya Pemerintah Kabupaten Garut untuk menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan. Kebijakan tersebut difokuskan kepada upaya peningkatan kualitas infrastruktur jalan dan jembatan dengan menyelenggarakan 7 program yang dikembangkan ke dalam 51 Kegiatan yang tersebar di 32 Kecamatan di Kabupaten Garut. Program atau proyek tersebut meliputi pembuatan jalan baru, rehabilitasi jalan dan pembangunan jalan serta rehabilitasi jembatan. Pagu dana seluruh proyek adalah 115,48 milyar rupiah yang bersumber dari APBD serta Dana Alokasi Khusus.

Adapun realisasi program tersebut sampai dengan triwulan IV dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 1.2
Realisasi Proyek Pengembangan Infrastruktur Jalan dan Jembatan
Tahun 2013 Dinas Bina Marga Kabupaten Garut

NO.	Prioritas Dan Fokus Pembangunan RKPD Kab. Garut Tahun 2013	Program Dan Kegiatan		Anggaran Belanja	Realisasi	
		Program	Kegiatan	Rp (Milyar)	Rp (Milyar)	Capaian (%)
	Pengembangan Infrastruktur Jalan dan Jembatan	7	51	115,48	78,32	67,82

Sumber: Lakip Kabupaten Garut Tahun 2014

Berdasarkan data dalam tabel 2 tersebut diketahui bahwa realisasi proyek pengembangan infrastruktur jalan dan jembatan tahun 2013 hanya mencapai 67,82 %. Hal ini menunjukkan bahwa program yang direncanakan belum seluruhnya dapat terealisasi. Kondisi ini tentu saja akan mengganggu terhadap keberhasilan pencapaian tujuan dari kebijakan strategis yang telah ditetapkan sebelumnya. Disinyalir hal ini antara lain disebabkan oleh berbagai faktor antara lain pelaksanaan kebijakan yang kurang optimal baik dari segi konsistensi, sumberdaya maupun koordinasi yang belum terjalin secara intensif. Disamping itu faktor manajemen juga diduga sebagai salah satu faktor penyebab mengapa realisasi pencapaian program tersebut belum dapat dicapai secara maksimal.

Hal ini diperkuat oleh hasil evaluasi pemerintah Kabupaten Garut yang disajikan dalam Lakip Kabupaten Garut Tahun 2014 bahwa terdapat permasalahan yang terkait dengan persoalan kebinamargaan sebagai berikut:

1. Tidak terlaksananya penanganan pembangunan jalan sesuai dengan rencana umur jalan sehingga banyak jalan yang sudah rusak padahal umurnya belum lama atau kerusakan jalan sebelum waktunya.
2. Manajemen SKPD masih berorientasi pada hasil belum berorientasi pada *outcome*.
3. Praktek manajemen belum terlaksana secara efektif baik pada tingkat perencanaan, pengorganisasian, penggerakkan maupun pengawasan.
4. Perencanaan SKPD belum berbasis pada anggaran
5. Sistem Informasi manajemen yang meliputi *data base* jalan, irigasi maupun informasi lain yang berkaitan dengan tugas pokok dan fungsi dinas Bina Marga belum terintegrasi dengan baik, serta belum dapat diakses oleh pengguna atau masyarakat umum.
6. Sinergitas atau kerjasama antar bidang yang meliputi kesekretariatan, bidang bina teknik, bidang pembangunan dan peningkatan, bidang pembangunan, bidang pengawasan dan pemanfaatan jalan, UPTD belum berjalan secara maksimal.
7. Kebijakan-kebijakan berkaitan dengan pembangunan jalan belum tersosialisasikan dengan maksimal.

Berdasarkan uraian pada latar belakang tersebut di atas, maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: **“Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan**

Untuk Mewujudkan Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan Di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut”.

1.2. Identifikasi Masalah

Bertitik tolak dari uraian pada latar belakang penelitian di atas, maka masalah penelitian (*problem statement*) dirumuskan sebagai berikut: “Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut belum efektif, hal ini diduga disebabkan oleh beberapa faktor antara lain karena belum optimalnya kinerja pengawas jalan dan jembatan dan belum maksimalnya pelaksanaan kebijakan penataan jalan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut”.

Berdasarkan pernyataan masalah tersebut, maka pertanyaan penelitian (*problem question*) dirumuskan sebagai berikut: “Apakah terdapat pengaruh pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap Kinerja pengawas jalan dan jembatan Untuk Mewujudkan Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan Di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut?”

Selanjutnya, pertanyaan masalah tersebut dirinci ke dalam sub-sub pertanyaan sebagai berikut :

1. Apakah terdapat pengaruh pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut?

2. Apakah terdapat pengaruh pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan Di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut?
3. Apakah terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan Di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut?

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud penelitian ini adalah untuk mengkaji masalah efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut khususnya berkaitan dengan variable-variabel dalam penelitian ini yaitu pelaksanaan kebijakan penataan jalan, kinerja pengawas jalan dan jembatan dan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.

Sedangkan tujuan penelitian ini untuk mendapatkan data yang digunakan untuk menguji dan menganalisis tentang:

1. Pengaruh pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.
2. Pengaruh pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.
3. Pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.

1.4 Kegunaan Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pengembangan konsep/teori di bidang Administrasi Negara, khususnya yang berkaitan dengan teori-teori yang digunakan dalam penelitian ini.

2. Kegunaan Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan memberikan sumbangan/masukan bagi Pemerintah Daerah kabupaten Garut bagi pengembangan atau perbaikan pelaksanaan Kebijakan atau Program dimasa yang akan datang.

1.5. Kerangka Pemikiran dan Hipotesis Penelitian

Kegagalan suatu program pembangunan sering dianggap sebagai ketidakmampuan administrasi negara dalam melaksanakan kebijakan publik. Hal ini terjadi karena administrasi negara merupakan sarana untuk mewujudkan tujuan negara yakni menciptakan kemakmuran dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat. Pelaksanaan program atau proyek yang dilaksanakan oleh pemerintah tujuannya tidak lain adalah untuk menciptakan kemakmuran dan keadilan sosial bagi rakyat,

sehingga persoalan ini merupakan kajian yang termasuk ke dalam ruang lingkup ilmu administrasi Negara.

Pendekatan terhadap persoalan yang menjadi kajian penelitian ini diawali dengan pemahaman terhadap administrasi negara. Pemahaman terhadap administrasi negara sangat penting untuk memberikan dasar bagi analisis selanjutnya terhadap variabel-variabel yang dikaji dalam penelitian ini.

Pengertian administrasi negara atau administrasi publik dikemukakan oleh Dimock dan Dimock (dalam Iskandar, 2013: 139) bahwa “Administrasi negara sebagai suatu ilmu yang mempelajari apa yang dikehendaki rakyat melalui pemerintah, dan cara mereka memperolehnya”. Dimock dan Dimock (dalam Iskandar, 2013: 139) melihat Administrasi sebagai suatu proses (*the work of government*) dengan mengemukakan: “*it is all the steps taken between the time an enforcement agency assumes jurisdiction and the last brick is placed*”.

Ahli ilmu administrasi lainnya yaitu Waldo (dalam Iskandar, 2013: 139) mendefinisikan “Administrasi negara sebagai suatu organisasi dan manajemen manusia dalam pemerintahan dalam mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan”. Pengertian yang dikemukakan Waldo tersebut lebih berfokus pada konsep administrasi yang dilaksanakan oleh negara.

Selain kedua ahli administrasi negara di atas, Henry (dalam Iskandar, 2013: 140) juga mengemukakan pengertian administrasi negara, yaitu sebagai berikut:

Administrasi Negara merupakan suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktek, dengan tujuan mempromosi pemahaman terhadap

pemerintah dalam hubungannya dengan publik agar lebih responsif terhadap perubahan sosial. Administrasi negara berusaha melembagakan praktek-praktek manajemen agar sesuai dengan nilai efektivitas, efisiensi, dan pemenuhan kebutuhan publik secara lebih baik.

Terkait dengan pemahaman tentang administrasi Negara, selanjutnya Iskandar (2013:149) mengatakan, bahwa:

Administrasi sebagai suatu ilmu jika hendak dipahami secara mendalam perlu dua syarat. Pertama, perlu untuk mengetahui sesuatu mengenai administrasi umum dan kedua, harus diakui dalam kenyataannya banyak masalah-masalah administrasi negara timbul dalam suatu kerangka politik. Seperti halnya dengan ilmu politik, Administrasi adalah suatu ilmu yang mempelajari apa yang dikehendaki rakyat melalui pemerintah, dan cara mereka memperolehnya. Ilmu administrasi juga mementingkan aspek-aspek dari metode-metode dan prosedur-prosedur manajemen.

Pengertian administrasi negara juga dikemukakan oleh Iskandar (2013:149) yang mengatakan bahwa “Studi administrasi negara itu menyangkut hal-hal yang berkenaan dengan masalah-masalah publik dalam lingkup kebijakan, manajemen, organisasi dan pelayanan publik.” Pengertian tersebut lebih menitik beratkan kepada konsep administrasi Negara dari aspek ruang lingkungannya.

Adapun yang dimaksud dengan kebijakan publik (*publik policy*) menurut Thomas Dye (dalam Iskandar, 2012:46) adalah : “Apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan”. Makna yang terkandung dari definisi tersebut yakni kebijakan publik dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta; kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan oleh badan pemerintah. Kebijakan publik mempunyai pusat perhatian terhadap apa yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Dalam hal ini keputusan

untuk tidak melakukan sesuatu pun merupakan suatu kebijakan publik. Hal itu tentunya didasarkan pada pertimbangan masyarakat.

Pandangan Kleijn yang dikutip Sunggono (2011:14) mengemukakan bahwa kebijakan merupakan tindakan secara sadar dan sistematis, dengan mempergunakan sarana-sarana yang cocok, dengan tujuan politik yang jelas sebagai sasaran, yang dijalankan selangkah demi selangkah. Sedangkan Kuypers (dalam Sunggono, 2011:14) menyatakan bahwa kebijakan sebagai suatu susunan dari tujuan yang dipilih oleh para administrator publik baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan kelompok; dan sebagai sarana-sarana serta jalan yang dipilih pada saat-saat tertentu. Dilain pihak Anderson (dalam Iskandar, 2013: 178) mendefinisikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu. Hal ini senada dengan Jenkins (dalam Wahab, 2012:20) yang mengemukakan bahwa kebijakan adalah serangkaian keputusan-keputusan yang saling terkait, berkenaan dengan pemilihan tujuan-tujuan dan cara-cara untuk mencapainya dalam situasi tertentu.

Pendekatan administrasi publik/negara sangat berhubungan dengan peranan aparatur pemerintah dalam mewujudkan kesejahteraan rakyat melalui aktivitas penyediaan berbagai barang publik dan aktivitas dalam pemberian pelayanan umum misalnya dalam bidang pendidikan, kesehatan, perhubungan, pertanian, dll. Penyelenggaraan berbagai kegiatan tersebut, pada dasarnya

termasuk dalam kegiatan administrasi Negara yang dilaksanakan oleh birokrasi pemerintahan.

Berdasarkan beberapa pengertian tersebut jelaslah bahwa persoalan yang dikaji dalam penelitian ini yakni masalah pelaksanaan kebijakan, masalah kinerja pengawas jalan dan jembatandan masalah efektivitas program pembangunan merupakan kajian dari ilmu administrasi Negara dan selanjutnya akan dibahas melalui pendekatan administrasi negara.

Seperti dikemukakan oleh Iskandar (2012: 76) Kebijakan yang baik tidak akan menghasilkan apa-apa bahkan menjadi sia-sia bila tidak dilaksanakan atau diimplementasikan. Pelaksanaan atau Implementasi kebijakan diperlukan sebagai penghubung antara tujuan-tujuan kebijakan terhadap realisasi dan hasil-hasil kegiatan pemerintah. Pengertian pelaksanaan kebijakan secara sederhana dirumuskan oleh Wahab (dalam Iskandar, 2013:205) sebagai suatu proses melaksanakan keputusan kebijakan, yang biasanya dalam bentuk undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan pengadilan, perintah eksekutif atau dekrit presiden. Dilain pihak Dunn (2011:80-89) menyatakan bahwa pelaksanaan kebijakan merupakan pelaksanaan dan pengendalian arah tindakan dalam jangka waktu tertentu sampai dicapainya hasil kebijakan. Implementasi kebijakan pada dasarnya merupakan aktivitas praktis yang dibedakan dari formulasi kebijakan yang pada dasarnya bersifat teoretis.

Secara lebih rinci, Mazmanian dan Sabatier (dalam Iskandar, 2013: 207) menjelaskan bahwa implementasi atau pelaksanaan kebijakan adalah pelaksanaan

keputusan kebijakan atau biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan badan peradilan lainnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai dengan berbagai cara untuk menstruktur atau mengatur proses implementasinya. Jadi mempelajari masalah implementasi kebijakan berarti berusaha untuk memahami apa-apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan, yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi setelah proses pengesahan kebijakan negara, baik itu menyangkut usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun usaha-usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat ataupun peristiwa-peristiwa.

Sedangkan proses pelaksanaan kebijakan dirumuskan oleh Meter dan Horn (dalam Iskandar,2013: 210) sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu/pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Menurut Sunggono (2011:137-139) bahwa proses implementasi kebijakan publik baru dapat dimulai apabila tujuan-tujuan kebijakan publik tersebut telah ditetapkan, program-program pelaksanaan telah dibuat, dan dana telah dialokasikan untuk pencapaian tujuan kebijakan tersebut.

Untuk mengetahui apakah kebijakan dalam tataran pelaksanaan telah berhasil dilakukan, maka perlu dilakukan pengukuran. Menurut Edwards III

(dalam Iskandar, 2013: 221) menyatakan bahwa “suatu keberhasilan dan kegagalan implementasi atau pelaksanaan suatu kebijakan dapat dievaluasi dari empat dimensi kritis, yaitu komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap, dan struktur birokrasi.” Penjelasan dari masing-masing dimensi pelaksanaan kebijakan menurut Edward III (dalam Iskandar, 2013: 221-222) adalah sebagai berikut:

1. Komunikasi

Sebagai syarat pertama agar implementasi kebijakan itu efektif, maka kebijakan harus diserahkan kepada orang-orang yang disertai tanggung jawab untuk melaksanakannya dengan jelas, tentu saja hal ini memerlukan komunikasi yang tepat dan dilakukan dengan tepat pula oleh pelaksana kebijakan. Komando untuk mengimplimentasikan kebijakan harus ditransmisikan kepada personalia yang tepat, dan kebijakan ini harus jelas, akurat dan konsisten.

2. Sumber daya

Kurangnya sumber daya mengakibatkan tidak efektifnya penerapan kebijakan. Sumber daya yang dimaksud disini mencakup orang-orang yang memadai dari segi jumlah dan kemampuan, informasi yang jelas, sarana dan prasarana serta wewenang.

3. Disposisi/Sikap

Jika pelaksana ingin melaksanakan sebuah kebijakan, maka mereka harus dapat melaksanakan apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan, tetapi ketika sikap dan pandangan para pelaksana berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses pelaksanaan sebuah kebijakan menjadi lebih rumit.

4. Struktur Birokrasi

Para pelaksana kebijakan mungkin telah dapat mengetahui apa yang harus mereka lakukan dan memiliki sikap serta sumber daya yang cukup untuk melaksanakan sebuah kebijakan, tetapi dalam pelaksanaannya mereka mungkin akan terhambat oleh adanya struktur birokrasi dimana dua karakter utama dari birokrasi adalah standar prosedur pelaksanaan dan pembagian tugas.

Kebijakan itu pada dasarnya dapat merupakan pedoman-pedoman, perintah-perintah atau petunjuk-petunjuk yang pada gilirannya akan berpengaruh terhadap model pengelolaan atau metode-metode dan prosedur-prosedur

manajemen. Hubungan antara manajemen dalam lingkup administrasi negara bahwa administrasi negara adalah suatu ilmu yang mempelajari apa yang dikehendaki rakyat melalui pemerintah, dan cara mereka memperolehnya. Cara yang dimaksud dalam Ilmu administrasi Negara tersebut yaitu dapat berupa aspek-aspek dari metode-metode dan prosedur-prosedur manajemen.

Salah satu kegiatan dalam manajemen adalah pengawasan. Pengawasan merupakan suatu proses untuk menjamin bahwa kegiatan-kegiatan yang dilaksanakan dalam rangka pencapaian tujuan tidak menyimpang dari rencana yang telah ditetapkan, atau dengan kata lain dengan adanya pengawasan akan meminimalisir penyimpangan-penyimpangan yang akan berakibat terhambatnya pencapaian tujuan. Oleh karena itu pengawasan merupakan prinsip yang sangat penting dalam manajemen. Begitu pula dalam mencapai tujuan efektivitas program pembangunan jalan di Kabupaten Garut, bahwa tanpa pengawasan yang baik dan maksimal mustahil efektivitas program pembangunan jalan dapat terwujud.

Istilah pengawasan menurut Siagian (dalam Iskandar, 2013:146) adalah “Proses pengamatan pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dikerjakan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya”. Kegiatan pengawasan terutama perlu ditujukan untuk melihat adanya penyimpangan-penyimpangan tujuan organisasi ataupun melihat hal-hal yang perlu dilakukan organisasi demi tercapainya tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Pengawasan adalah menetapkan standar pengawasannya, mengukur hasil pekerjaannya, membandingkan pekerjaan

dengan standar dan mengadakan koreksi terhadap pekerjaan maupun pegawainya dalam organisasi.

Menurut Winardi (2010:78) pengawasan adalah semua aktivitas yang dilaksanakan oleh pihak manajer dalam upaya memastikan bahwa hasil aktual sesuai dengan hasil yang direncanakan”. Sedangkan menurut Komaruddin (2010:56) “pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti”.

Pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan, untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya telah digunakan seefektif dan seefisien mungkin guna mencapai tujuan. Dari beberapa pendapat tersebut di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pengawasan merupakan hal penting dalam menjalankan suatu perencanaan. Dengan adanya pengawasan maka perencanaan yang diharapkan oleh manajemen dapat terpenuhi dan berjalan dengan baik.

Berhasil tidaknya pengawasan dapat dilihat dari tingkat kinerja yang dihasilkan. Kinerja berkaitan dengan tingkat pencapaian hasil kerja, seperti dikemukakan Rue & Byars (dalam Mangkunegara:2010) bahwa kinerja sebagai tingkat pencapaian hasil atau “*degree of accomplishment*” atau dengan kata lain,

kinerja merupakan tingkat pencapaian tujuan organisasi. Menurut Iskandar (2013:110), kinerja pada dasarnya dapat dilihat dari dua segi, yaitu kinerja pegawai(individu) dan kinerja organisasi. Kinerja pegawai adalah hasil kerja perseorangandalam suatu organisasi. Sedangkan kinerja organisasi adalah totalitas hasil kerjayang dicapai suatu organisasi.

Mangkunegara (2010:67), mengatakan bahwa kinerja adalah hasil kerjasecara kualitas dan kuantitas seseorang dalam melaksanakan fungsinya sesuaidengan tanggung jawab yang diberikan padanya.Kinerja merupakan suatu kemampuan dan keahlian seseorang dalam memahami tugas dan fungsinya dalam bekerja (Norton, dalam Iskandar 2013:456). Dengan adanya hasil penilaian kinerja mengindikasikan bahwa seorang pegawai mempunyai potensi untuk bekerja dengan baik di suatu posisi yang dipromosikan, maka pegawai tersebut mempunyai kesempatan untuk menduduki suatu posisi yang lebih tinggi.

Pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan, untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya telah digunakan seefektif dan seefisien mungkin guna mencapai tujuan. Dari beberapa pendapat tersebut diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa pengawasan merupakan hal penting dalam menjalankan suatu perencanaan. Dengan adanya pengawasan maka perencanaan yang diharapkan oleh manajemen

dapat terpenuhi dan berjalan dengan baik. Begitu pula pengawasan pembangunan jalan dan jembatan maka kinerja pengawas berkaitan dengan pelaksanaan kerja pengawas jalan dan jembatan.

Dalam Ketentuan Pasal 37 UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa pengawas jalan dan jembatan bertugas sebagai berikut:

1. Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan;
2. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan; dan
3. Pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Dengan demikian maka kinerja pengawas jalan dan jembatan adalah pelaksanaan kerja pengawas yang berkaitan dengan tugas: (1) melaksanakan kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan; (2) Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan; dan (3) Pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Kinerja pengawas jalan dan jembatan yang tinggi akan dapat memudahkan tercapainya tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan atau dengan kata lain akan tercapai efektivitas dari program tersebut. Berkenaan dengan istilah efektivitas, Emerson (dalam Iskandar:2005:329) mengemukakan sebagai berikut "Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran dan tujuan organisasi yang telah ditentukan sebelumnya". Sedangkan yang dimaksud dengan program atau proyek menurut Gray & Erik (dalam Suharto, 2012:25) adalah: "*Project is a complex, non-routine effort limited by time, budgets, resources, and performance*

specifications designed to meet customer needs.” (kegiatan yang dapat direncanakan dan dilaksanakan dalam satu bentuk kesatuan dengan menggunakan berbagai sumberdaya untuk mendapatkan keuntungan). Dengan demikian efektivitas program atau proyek adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan dan sasaran program atau proyek yang telah dilaksanakan.

Efektivitas pada dasarnya menurut Ravianto (dalam Iskandar 2013:210) berorientasi pada input dan output. Sedangkan Schuman (dalam Iskandar 2013:210) mengemukakan bahwa efektivitas berkenaan dengan derajat keberhasilan organisasi dalam mewujudkan tujuannya, kriteria efektivitas dapat digunakan untuk mengukur pelaksanaan pembangunan atau pelaksanaan suatu program pemerintah dari segi upaya, pengaruh, hasil, penggunaan dana yang efektif dan proses.

Sedangkan istilah pembangunan diambil dari bahasa Yunani *terein* artinya merawat, menjaga, dan memelihara. Pembangunan adalah suatu kombinasi dari berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai, suatu kondisi yang bisa diterima (Hadi, 2002:23).

Menurut Render, (2001:17) dalam bukunya “*operationsManagement*” pembangunan adalah : “*all activities involved in keeping a system's equipment in working order*”. Artinya: pembangunan adalah segala kegiatan yang didalamnya adalah untuk menjaga sistem peralatan agar pekerjaan dapat sesuai dengan pesanan. Menurut Sehwarat dan Narang, (2001:95) “pembangunan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau

memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar (sesuai dengan standar fungsional dan kualitas).”

Konsep efektivitas pembangunan dikemukakan oleh Robbins (2007:77) bahwa “efektivitas sebagai tingkatan pencapaian organisasi atas tujuan jangka pendek (tujuan) dan jangka panjang (cara).

Pembangunan jalan menurut Pasal 33 UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan meliputi:

- 1.pemrograman dan penganggaran;
- 2.perencanaan teknis;
- 3.pengadaan tanah;
- 4.pelaksanaan konstruksi

Dengan demikian maka efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan adalah tingkat ketercapaian dari pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah dan pelaksanaan konstruksi. Maka dimensi dari efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan adalah (1) pemrograman dan penganggaran; (2) perencanaan teknis, (3) pengadaan tanah dan; (4) pelaksanaan konstruksi.

Berdasarkan kerangka pemikiran di atas maka dapat dikemukakan hubungan diantara empat konsep yang menjadi fokus dalam penelitian yang dikemukakan dalam proposisi sebagai berikut “Jika Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan optimal maka kinerja pengawas jalan dan jembatan akan efektif

yang pada gilirannya efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan dapat terwujud dengan baik.”

Proposisi tersebut didukung oleh hasil penelitian sebagai berikut:

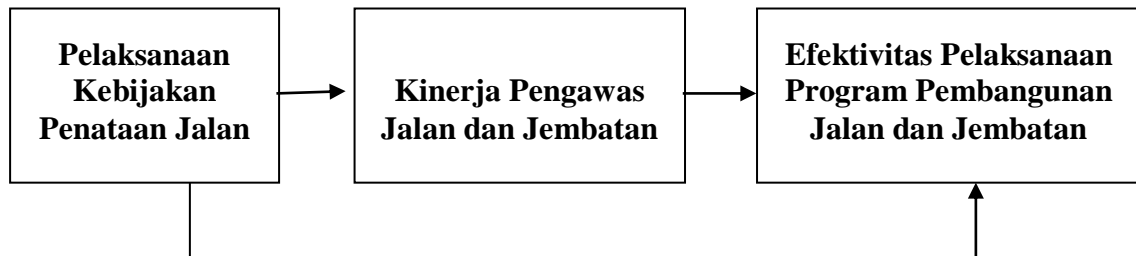
1. Hasil penelitian Purnomo(2008), pada Universitas Indonesia, melakukan penelitian tentang peran konsultan pengawas terhadap kinerja waktu. Penelitian tersebut dilakukan di Suku Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta pada proyek konstruksi *flyover* (Studi Kasus *Flyover* RE Martadinata) dengan tujuan untuk mengetahui tingkat pengaruh konsultan pengawas terhadap ketepatan waktu penyelesaian pekerjaan sesuai jadwal rencana pada setiap tahapan sesuai metode pelaksanaan konstruksi. Metode dan analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner yang diberikan kepada responden yaitu *owner* (Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta) dan personel kontraktor yang mengerti permasalahan dilapangan. Data kemudian diolah dengan *Analytical Hierarchy Process*(AHP) untuk mendapatkan prioritas/ranking faktor tugas, wewenang dan tanggung jawab konsultan pengawas pada proyek konstruksi *flyover*. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa peran konsultan pengawas berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja waktu pembangunan jalan.
2. Hasil penelitian Pebriana (2013), pada Program Pascasarjana Universitas Padjadjaran Bandung melakukan penelitian tentang ”Efektivitas Kinerja Aparatur Dinas Binamarga dan Pengairan Kota Bandung dalam Program Pemeliharaan Jalan di Kota Bandung”. Dimensi yang diukur meliputi (1)

Dimensi efektivitas dengan indicator sumberdaya manusia, program kerja, Kebijakan; (2) Dimensi Efisiensi dengan indicator waktu dan biaya; (3) Dimensi Keamanan dengan indicator prosedur kerja; (4) Kepuasan masyarakat dengan indicator produk yang dihasilkan, sarana dan prasarana dan kompetensi aparatur. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dimensi efektivitas cukup baik, dimensi efisiensi cukup, keamanan terjamin, namun pada dimensi kepuasan masih kurang.

Selanjutnya berdasarkan konsep-konsep tersebut maka dapat dikemukakan anggapan dasar sebagai berikut:

1. Kebijakan Penataan Jalan yang dilaksanakan secara optimal berpotensi meningkatkan kinerja pengawas jalan dan jembatan.
2. Kebijakan Penataan Jalan yang dilaksanakan secara optimal berpotensi mewujudkan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.
3. Kinerja pengawas jalan dan jembatan yang efektif dapat menjamin terwujudnya efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.
4. Efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan menggambarkan pencapaian tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya dimana keberhasilannya ditentukan oleh faktor pelaksanaan kebijakan serta kinerja pengawas jalan dan jembatan.

Seluruh uraian di atas secara skematis disajikan dalam model penelitian sebagai berikut :



Gambar 1.1 Model Penelitian

Berdasarkan uraian pada kerangka pemikiran di atas maka hipotesis utama penelitian dirumuskan sebagai berikut:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh Pelaksanaan Kebijakan penataan jalan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan ”

H₁: “Terdapat pengaruh Pelaksanaan Kebijakan penataan jalan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan ”

Selanjutnya hipotesis utama tersebut dijabarkan kedalam sub-sub hipotesis sebagai berikut :

Sub Hipotesis I:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan”

Sub Hipotesis II:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan ”

Sub Hipotesis III:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan ”

H₁: “Terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan ”

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan Pustaka dimaksudkan untuk menjelaskan hubungan antar proposisi-proposisi, konsep-konsep dan asumsi-asumsi yang mendasari kegiatan penelitian. Secara sistematis teori dalam penelitian ini meliputi beberapa tingkatan dari mulai teori utama (*Grand Theory*), Teori penunjang (*Middle Rank Theory*) sampai kepada teori-teori yang bersifat operasional (*operational theory*). Jika penelitian tanpa didasari teori, maka penelitian yang dilakukan tidak dapat dipertanggungjawabkan. Menurut Iskandar (2013/b : 7) bahwa suatu teori adalah serangkaian proposisi yang saling berhubungan, dimana beberapa diantaranya dapat diuji secara empirik. Bila teori ini berlaku, maka proposisi-proposisi teoritik seharusnya mampu menerangkan beberapa aktivitas sosial yang nyata. Dalam hal ini, penyusunan teori mendapat perhatian yang cukup besar dalam penelitian sosial.

Fungsi teori menurut Iskandar (2013/b: 51) adalah:

1. Memberi kerangka orientasi untuk analisa dan klasifikasi dari faktor-faktor yang dikumpulkan dalam penelitian;
2. Menjelaskan dan menerangkan tentang gejala-gejala;
3. Memberi ramalan terhadap gejala-gejala baru yang akan terjadi;

4. Mengisi lowongan ilmu pengetahuan tentang gejala-gejala yang tengah, telah dan akan terjadi;
5. Mengumpulkan generalisasi dari faktor-faktor hasil pengamatan.

Selanjutnya Iskandar (2013/b: 36) mengemukakan bahwa peranan kepustakaan dalam penelitian adalah sebagai alat untuk memperluas pandangan bagi peneliti sehubungan dengan masalah yang diteliti. Maka, peneliti perlu melakukan peninjauan terhadap kepustakaan yang berkaitan dengan masalah-masalah yang akan diteliti secara seksama.

Dalam bab ini akan disajikan beberapa teori yang relevan dan diharapkan mampu menjadi dasar untuk mengemukakan dan menjelaskan fenomena sosial tentang fokus penelitian yang dijelaskan kedalam beberapa sub bab, yaitu:

1. Tinjauan Teoritik Tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan
2. Hasil Penelitian Terdahulu Tentang Fenomena Masalah Penelitian
3. Relevansi Masalah Penelitian dengan Ilmu Administrasi Negara
4. Tinjauan Teoritik tentang Variabel-Variabel Penelitian, meliputi:
 - a. Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan dan Jembatan
 - b. Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan
 - c. Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan
5. Hubungan Konseptual Antar Variabel Penelitian

Tinjauan teoritik akan membantu peneliti dalam menentukan tujuan dan arah penelitian, serta dalam hal memilih konsep-konsep teoritik yang tepat guna

pembentukan suatu hipotesis. Tinjauan teoritik tersebut selengkapnya penulis sajikan berikut ini.

2.1 Tinjauan Teoritik Tentang Pembangunan Infrastruktur Jalan dan Jembatan

2.1.1 Pengertian Pembangunan Infrastruktur

Siagian (2011:16) memberikan pengertian tentang pembangunan sebagai “Suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana dan dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*)”. Sedangkan Ginanjar Kartasasmita (2004:7) memberikan pengertian yang lebih sederhana, yaitu sebagai “suatu proses perubahan ke arah yang lebih baik melalui upaya yang dilakukan secara terencana”.

Sedangkan infrastruktur berarti prasarana atau segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses baik itu usaha, pembangunan, dll.

Dari pengertian diatas dapat kita pahami bahwa pembangunan infrastruktur adalah suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan

perubahan yang dilakukan secara terencana untuk membangun prasarana atau segala sesuatu yang merupakan penunjang utama terselenggaranya suatu proses pembangunan.

2.1.2 Ruang Lingkup Pembangunan Infrastruktur

Infrastruktur memegang peranan penting sebagai salah satu roda penggerak pertumbuhan ekonomi dan pembangunan. Keberadaan infrastruktur yang memadai sangat diperlukan. Sarana dan prasarana fisik, atau sering disebut dengan infrastuktur, merupakan bagian yang sangat penting dalam sistem pelayanan masyarakat. Berbagai fasilitas fisik merupakan hal yang vital guna mendukung berbagai kegiatan pemerintahan, perekonomian, industri dan kegiatan sosial di masyarakat dan pemerintahan.

Mulai dari sistem energi, transportasi jalan raya, bangunan-bangunan perkantoran dan sekolah, hingga telekomunikasi, rumah peribadatan dan jaringan layanan air bersih, kesemuanya itu memerlukan adanya dukungan infrastruktur yang handal (Soemardi dan Wirahadikusumah : 2009:11).

Agar lebih jelas ruang lingkup pembangunan infrastruktur dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu :

1. Pembangunan infrastruktur transportasi perdesaan guna mendukung peningkatan aksesibilitas masyarakat desa, yaitu: jalan, jembatan, tambatan perahu;
2. Pembangunan infrastruktur yang mendukung produksi pertanian, yaitu: irigasi perdesaan.
3. Pembangunan infrastruktur yang mendukung pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat, meliputi: penyediaan air minum, sanitasi perdesaan.

2.1.3 Bentuk Kegiatan Pembangunan Infrastruktur Dibidang Pembangunan Jalan Dan Jembatan Serta Kendalanya.

Menurut Pasal 1 ayat 4 Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.

Pengaturan penyelenggaraan jalan disebutkan dalam Pasal 3, UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan yakni bertujuan untuk:

1. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;
2. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;

3. Mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
4. Mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
5. Mewujudkan system jaringan jalan yang berdayaguna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu ; dan
6. Mewujudkan perusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Sedangkan sistem jaringan jalan terdiri dari:

1. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
2. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Jalan sesuai dengan peruntukannya terdiri atas jalan umum dan jalan khusus. Jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan kedalam:

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan cirri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
4. Jalan lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.

Bagian-bagian jalan meliputi:

1. Ruang manfaat jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengamanannya.
2. Ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan.
3. Ruang pengawasan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat(1) merupakan ruang tertentu diluar ruang milik jalan yang ada dibawah pengawasan penyelenggara jalan.

Pembangunan jalan menurut UU No. 38 Tahun 2004, meliputi:

1. Kegiatan perencanaan teknis,
2. Pemrograman dan penganggaran,
3. Pengadaanlahan,serta

4. Pelaksanaan konstruksi jalan.

Pembangunan infrastruktur jalan adalah sebagai sebuah pelayanan yang diberikan oleh Negara kepada rakyat sebagai unsur pembangunan nasional, dana infrastruktur jalan bisa diperoleh:

1. Dana Masyarakat yaitu dari pajak.
2. Pinjaman luar negeri dengan bunga yang telah disepakati.
3. Sumber-sumber dana yang lain.

Pemerintah Pusat sendiri telah mengalokasikan APBN di bidang infrastruktur khususnya jalan dan jembatan, baik untuk pembangunan, peningkatan maupun pemeliharaan ke dalam anggaran Departemen Pekerjaan Umum. Untuk Pemerintah Daerah, dana untuk pembangunan jalan dan jembatan dialokasikan dalam APBD masing-masing daerah, hal tersebut sebagaimana diatur dalam Pasal 85 ayat (1) PP No. 34 Tahun 2006 tentang Jalan yaitu bahwa: *“Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program”*.

Namun jika Pemerintah Daerah tidak mampu membiayai pembangunan jalan secara keseluruhan maka Pemerintah Pusat akan membantu, sebagaimana diatur dalam Pasal 85 ayat (2) dan (3) PP No. 34 Tahun 2006 yang menyebutkan :

(2) “Dalam hal pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, Pemerintah dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara dan persyaratan pemberian bantuan pembiayaan kepada pemerintah daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Menteri”.

Untuk membantu Pemerintah Daerah dalam rangka pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan jalan dan jembatan, maka Pemerintah Pusat memberikan bantuan pembiayaan yang diberikan melalui Dana Alokasi Khusus (DAK) bidang Infrastruktur ataupun Dana Alokasi Khusus Non Dana Reboisasi Bidang Infrastruktur.

Pembangunan infrastruktur yang berkualitas akan menciptakan kemakmuran masyarakat. Hal yang harus dipikirkan adalah kita harus mampu membangun sebuah infrastruktur yang saling terintegrasi satu sama lainnya. Karena ini merupakan sebuah kemampuan sebuah bangsa dalam melaksanakan pembangunan. Sering kali kita melihat jalan rusak, gedung tidak terurus, jembatan yang rusak, akses jalan ke tol macet total. Ini adalah gambaran yang sangat buruk dan tidak bisa terus-menerus terjadi.

Dalam pelaksanaan sering kali kita temui kendala khususnya pada pembangunan yang bersifat fisik, misalnya, seringkali para pihak yang terlibat dalam proses pembangunan mengabaikan masalah lingkungan, sehingga

menyebabkan kerusakan lingkungan baik pada saat perencanaan maupun pada saat pengoperasiannya, hal ini karena pihak- pihak yang terlibat dalam kegiatan pembangunan tersebut lebih mengutamakan hasil atau produk dari pembangunan itu sendiri, sementara dampaknya terhadap lingkungan masih diabaikan. Belum lagi terkadang dana yang seharusnya dianggarkan untuk pembangunan jalan dan jembatan sudah ditetapkan, masih saja dimanfaatkan oleh orang yang tidak bertanggung jawab untuk kepentingan pribadinya.

Pada dasarnya kegiatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan pasti mengakibatkan dampak terhadap lingkungan baik dampak positif maupun dampak negatif, sebagai contoh pembangunan jalan pada daerah yang tidak stabil dapat mengakibatkan kejadian tanah longsor

Adapun dampak positif dan negatif yang sering kita temui dalam pembangunan jalan dan jembatan adalah :

1. Kelancaran lalu lintas

Manfaat langsung dari pembangunan jalan dan Jembatan adalah meningkatnya kelancaran arus lalu lintas atau angkutan barang dan orang khususnya dalam menghubungkan Daerah satu kedaerah lainnya. Dengan semakin lancarnya arus lalu lintas berarti lebih mengefisienkan waktu dan biaya.

2. Merangsang tumbuhnya aktivitas perekonomian

Manfaat langsung ini sudah langsung terasa ketika pertama kali jembatan dan jalan dibuka. Diantaranya adalah tumbuhnya aktivitas perekonomian di sekitar jembatan dan jalan yang dibangun. Sebagai contoh adanya aktivitas PKL di sekitar kaki jembatan dan dipinggir jalan banyak masyarakat setempat yang mulai membuka warung.

3. Pertumbuhan PDRB (Produk Domestic Regional Bruto) daerah

Semakin lancarnya transportasi akan menimbulkan dampak pergerakan orang maupun barang. Dengan demikian akan memicu peningkatan jumlah penduduk. Meningkatnya jumlah penduduk akan merangsang naiknya permintaan barang dan jasa. Selanjutnya akan merangsang meningkatnya kegiatan perekonomian, berkembangnya usaha di sektor pertanian, industri, perdagangan, jasa dan meningkatnya arus barang masuk.

4. Percepatan Penyediaan Infrastruktur

Sesuai fakta yaitu adanya peningkatan jumlah penduduk yang dibangun jalan dan jembatan. Maka akan diimbangi dengan penyediaan infrastruktur khususnya di Daerah tempat pembangunan tersebut dalam rangka memfasilitasi kebutuhan penduduk.

2.2 Penelitian Terdahulu Tentang Objek Penelitian

Penelitian ini membahas pengaruh pelaksanaan kebijakan Penataan Jalan dan Jembatan terhadap kinerja pengawas untuk mewujudkan efektivitas pembangunan jalan dan jembatan. Oleh karena itu, perlu untuk membandingkan hasil penelitian dengan penelitian terdahulu sebagai bahan kajian dalam penelitian ini.

Beberapa penelitian relevan yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya adalah :

3. Purnomo (2008), Tesis pada Universitas Indonesia, melakukan penelitian tentang peran konsultan pengawas terhadap kinerja waktu. Penelitian tersebut dilakukan di Suku Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta pada proyek konstruksi *flyover* (Studi Kasus *Flyover* RE Martadinata) dengan tujuan untuk mengetahui tingkat pengaruh konsultan pengawas terhadap ketepatan waktu penyelesaian pekerjaan sesuai jadwal rencana pada setiap tahapan sesuai metode pelaksanaan konstruksi. Metode dan analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuisisioner yang diberikan kepada responden yaitu *owner* (Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta) dan personel kontraktor yang mengerti permasalahan dilapangan. Data kemudian diolah dengan *Analytical Hierarchy Process* (AHP) untuk mendapatkan prioritas/ranking faktor tugas, wewenang dan tanggung jawab konsultan pengawas pada proyek konstruksi *flyover*. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa peran konsultan pengawas berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja waktu pembangunan jalan.

4. Pebriana (2013), Program Pascasarjana Universitas Padjadjaran Bandung melakukan penelitian tentang "Efektivitas Kinerja Aparatur Dinas Binamarga dan Pengairan Kota Bandung dalam Program Pemeliharaan Jalan di Kota Bandung". Dimensi yang diukur meliputi (1) Dimensi efektivitas dengan indicator sumberdaya manusia, program kerja, Kebijakan; (2) Dimensi Efisiensi dengan indicator waktu dan biaya; (3) Dimensi Keamanan dengan indicator prosedur kerja; (4) Kepuasan masyarakat dengan indicator produk yang dihasilkan, sarana dan prasarana dan kompetensi aparatur. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dimensi efektivitas cukup baik, dimensi efisiensi cukup, keamanan terjamin, namun pada dimensi kepuasan masih kurang.

Beberapa persamaan dan perbedaan antara penelitian sebelumnya dengan penelitian ini adalah :

1. Persamaan dengan penelitian Purnomo terletak pada subjek penelitian yaitu (a) objek tentang kinerja pengawas; (b) instrumen penelitian menggunakan kuesioner atau angket; (c) melakukan wawancara langsung pada objek penelitian; Desain penelitian yang digunakan menggunakan metode kuantitatif (d) , Sedangkan persamaan dengan penelitian Pebriana yakni objek kajiannya meneliti tentang efektivitas pelaksanaan program pada lingkup SOPD.
2. Perbedaan terhadap penelitian sebelumnya antara lain: dengan penelitian yaitu (a) Subjek penelitian adalah pengawas pada Dinas Bina Marga Kabupaten Garut dengan wilayah kerja Kabupaten Garut; (b) Penggunaan

desain penelitian; (c) Tidak terbataspadasatu proyeksaja;(d) variabel yang dikaji, yakni pelaksanaan kebijakan, kinerja pengawas dan efektivitas pelaksanaan program.

2.3 Relevansi Masalah Penelitian dengan Ilmu Administrasi Negara

Masalah Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan dan Jembatan, kinerja pengawas, efektivitas pembangunan jalan dan jembatan merupakan masalah yang termasuk ke dalam persoalan kebijakan publik dan manajemen publik. Persoalan kebijakan publik dan manajemen publik yang menjadi fokus penelitian ini merupakan kajian dari administrasi Negara, sebagaimana dikemukakan oleh Iskandar (2013:149) bahwa “Studi administrasi negara itu menyangkut hal-hal yang berkenaan dengan masalah-masalah publik dalam lingkup kebijakan, manajemen, organisasi dan pelayanan publik”.

Ilmu Administrasi Negara menurut Dimock dan Dimock (dalam Iskandar, 2013: 139) adalah suatu ilmu yang mempelajari apa yang dikehendaki rakyat melalui pemerintah, dan cara mereka memperolehnya. Di lain pihak, Para ahli administrasi Negara telah meletakkan fungsi perumusan kebijakan Negara sebagai bagian yang sama pentingnya dengan fungsi pelaksanaan kebijakan Negara. Oleh karena itu bidang kajian yang menjadi perhatian utama dari administrasi Negara adalah kebijakan publik. Waldo (dalam Iskandar, 2013: 139) lebih berfokus pada konsep administrasi yang dilaksanakan oleh negara sehingga

mendefinisikan Administrasi negara sebagai suatu organisasi dan manajemen manusia dalam pemerintahan dalam mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan.

Nicholas Henry (dalam Iskandar, 2013: 140), memberikan batasan Administrasi negara adalah sebagai berikut:

Administrasi Negara merupakan suatu kombinasi yang kompleks antara teori dan praktek, dengan tujuan mempromosi pemahaman terhadap pemerintah dalam hubungannya dengan publik agar lebih responsif terhadap perubahan sosial. Administrasi negara berusaha melembagakan praktek-praktek manajemen agar sesuai dengan nilai efektivitas, efisiensi, dan pemenuhan kebutuhan publik secara lebih baik.

Pentingnya studi administrasi negara bagi setiap negara dimanapun tidak diragukan lagi, apalagi bagi bangsa yang sedang giat membangun. Kegagalan suatu program pembangunan sering dianggap sebagai ketidakmampuan administrasi negara dalam melaksanakan kebijakan publik. Hal ini terjadi karena tujuan negara untuk menciptakan kemakmuran dan keadilan sosial bagi seluruh rakyat.

Selain persoalan kebijakan, masalah manajemen dalam lingkup administrasi negara juga memiliki peran yang sangat penting karena administrasi negara adalah suatu ilmu yang mempelajari apa yang dikehendaki rakyat melalui pemerintah, dan cara mereka memperolehnya. Cara yang dimaksud dalam Ilmu administrasi Negara tersebut adalah aspek-aspek dari metode-metode dan

prosedur-prosedur manajemen. Seperti dimaklumi, istilah manajemen dan kinerja merupakan istilah yang saling berkaitan satu sama lain. Kinerja merupakan suatu kemampuan dan keahlian seseorang dalam memahami tugas dan fungsinya dalam bekerja. Hal ini tidak lepas dari aspek manajerial yang mempengaruhinya, sebab setiap pimpinan memiliki tanggungjawab untuk menilai dan menolong memperbaiki kinerja bagi mereka yang menjadi bawahannya. Keberhasilan dalam menilai dan membangun kinerja pada suatu tim manajemen yang tangguh memberikan arti bahwa manajer itu sendiri mengerti dan memahami fungsi-fungsi manajemen (Iskandar, 2013:102).

Adapun variabel-variabel administrasi negara yang akan diteliti dan dikaji dalam penelitian ini adalah Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan, kinerja pengawas dan efektivitas pembangunan jalan dan jembatan.

2.4 Tinjauan Teoritik Tentang Variabel-Variabel Penelitian

2.4.1 Tinjauan Teoritik Tentang Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan

Kebijakan penataan jalan dan jembatan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan. Kedua kebijakan tersebut menjadi pedoman pengaturan dalam melaksanakan pembangunan jalan dan jembatan di Kabupaten Garut.

Pengertian kebijakan menurut Dunn (2010:51-52) menjelaskan bahwa secara etimologis, istilah kebijakan (*policy*) berasal dari bahasa Yunani, sansekerta dan latin. Akar kata dalam bahasa Yunani dan sansekerta yaitu *polis* (Negara kota) dan dikembangkan dalam bahasa latin menjadi *politia* (Negara) dan akhirnya dalam bahasa Inggris *policie*, yang berarti menangani masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan.

Pandangan Kleijn yang dikutip Iskandar (2013:14) mengemukakan bahwa kebijakan merupakan tindakan secara sadar dan sistematis dengan mempergunakan sarana-sarana yang cocok, dengan tujuan politik yang jelas sebagai sasaran, yang dijalankan selangkah demi selangkah. Sedangkan Kuypers (dalam Iskandar, 2013:14) menyatakan bahwa kebijakan sebagai suatu susunan dari tujuan yang dipilih oleh para administrator publik baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan kelompok; dan sebagai sarana-sarana serta jalan yang dipilih pada saat-saat tertentu.

Friederick (dalam Iskandar, 2013:15) menguraikan bahwa kebijakan sebagai rangkaian tindakan yang akan diusulkan seseorang, kelompok atau

pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukkan berbagai hambatan dan kesempatan terhadap pelaksana usulan kebijakan dalam mencapai tujuan-tujuan tertentu. Hal ini dipertegas oleh Anderson yang dikutip Iskandar (2013:15) bahwa kebijakan adalah serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu. Hal ini senada dengan Jenkins (dalam Wahab, 2010:20) yang mengemukakan bahwa kebijakan adalah serangkaian keputusan-keputusan yang saling terkait, berkenaan dengan pemilihan tujuan-tujuan dan cara-cara untuk mencapainya dalam situasi tertentu.

Proses kebijakan publik dalam sistem kebijakan publik mencerminkan pentahapan dari awal sampai akhir kebijakan publik yang satu sama lain saling berhubungan dan saling mempengaruhi atau interdependensi dalam satu kesatuan sistem yang terintegrasi. Tahapan proses kebijakan publik menurut Dunn (2010: 232-233) meliputi perumusan masalah kebijakan, implementasi kebijakan, monitoring kebijakan, dan evaluasi kebijakan.

Menurut Mazmanian dan Sabatier (dalam Iskandar, 2013:207) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan tidak lain adalah pelaksanaan keputusan kebijakan biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan badan peradilan lainnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai dengan berbagai cara untuk menstruktur atau

mengatur proses implementasinya. Jadi mempelajari masalah implementasi kebijakan berarti berusaha untuk memahami apa-apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan, yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi setelah proses pengesahan kebijakan negara, baik itu menyangkut usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat ataupun peristiwa-peristiwa.

Sedangkan Grindle (dalam Iskandar, 2013: 207) menyebutkan bahwa Implementasi kebijakan sesungguhnya bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan juga menyangkut masalah konflik, keputusan-keputusan dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan.

Secara umum, implementasi adalah menghubungkan antara tujuan-tujuan kebijakan terhadap realisasi dan hasil-hasil kegiatan pemerintah. Ketidakberhasilan implementasi kebijakan antara lain disebabkan keterbatasan sumberdaya manusia, struktur organisasi yang kurang memadai dan koordinasi dengan pihak-pihak yang berkepentingan. Oleh karena itu, implementasi kebijakan mendapat perhatian khusus dari para ahli sehingga merupakan bagian dan bidang kajian kebijakan public (Iskandar, 2013:206).

Suatu keberhasilan dan kegagalan implementasi suatu kebijakan dapat dievaluasi dari sudut kemampuannya secara nyata dilapangan dalam operasional program-program atau aplikasi yang telah dirancang sebelumnya. Sebaliknya keseluruhan proses implementasi kebijakan yang telah dilaksanakan dapat

dievaluasi dengan cara membandingkan atau mengukur hasil akhir dari program-program tersebut dengan tujuan suatu kebijakan.

Edwards III (dalam Iskandar, 2013:221) mengemukakan bahwa implementasi kebijakan akan berhasil apabila terdapat empat dimensi kritis yang mendukung, yakni komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap dan struktur birokrasi.

5. Komunikasi

Syarat pertama agar pelaksanaan kebijakan itu efektif, maka kebijakan harus diserahkan kepada orang-orang yang disertai tanggung jawab untuk melaksanakannya dengan jelas, tentu saja hal ini memerlukan komunikasi yang tepat dan dilakukan dengan tepat pula oleh pelaksana kebijakan. Komando untuk mengimplimentasikan kebijakan harus ditransmisikan kepada personalia yang tepat, dan kebijakan ini harus jelas, akurat dan konsisten.

Menurut Agustino (2006:157), “komunikasi merupakan salah satu variabel penting yang mempengaruhi implementasi kebijakan, komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan”.

Dalam konteks implementasi kebijakan, menurut Edwards III (dalam Rusli, 2013:101) dalam komunikasi terdapat tiga aspek yang penting, yaitu transmisi, kejelasan, dan konsistensi.

- a. Transmisi, sebelum pejabat publik mengimplementasikan suatu keputusan, ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan
- b. Kejelasan, Jika kebijakan-kebijakan akan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima tetapi juga harus jelas (*clear*). Kejelasan informasi yang disampaikan ini akan meminimalisir kemungkinan terjadinya distorsi atau penyimpangan informasi dari apa yang seharusnya atau dikehendaki oleh pemberi informasi. Melalui informasi dan proses komunikasi yang jelas diharapkan tidak muncul misinterpretasi sehingga proses implementasi kebijakan bisa lebih mudah dilaksanakan dalam mencapai tujuannya.
- c. Konsistensi, jika implementasi kebijakan ingin berlangsung secara efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas. Dari beberapa faktor yang menghasilkan komunikasi yang tidak jelas juga menyebabkan komunikasi tidak konsisten, yaitu kompleksitas kebijakan publik, kesulitan-kesulitan untuk memulai program-program baru dan banyaknya tujuan dari berbagai kebijakan.

6. Sumberdaya

Syarat berjalannya suatu organisasi adalah kepemilikan terhadap sumberdaya (*resources*). Implementasi kebijakan akan tidak efektif apabila para implementor kekurangan sumberdaya yang penting untuk melaksanakan kebijakan. Edward III (dalam Rusli, 2013:102) mengemukakan bahwa kurangnya sumberdaya akan berakibat ketidakefektifan penerapan kebijakan. Sumberdaya yang dimaksud mencakup orang-orang yang memadai dari segi jumlah dan kemampuan, informasi yang jelas, prasarana dan sarana serta wewenang. Edward III (dalam Rusli, 2013:103) mengategorikan sumberdaya organisasi terdiri dari: "*staff, information, authority, facilities, building, equipment, land and supplies*". Masing-masing unsur yang masuk dalam variabel sumberdaya organisasi itu memiliki keterkaitan satu sama lainnya dalam mengoptimalkan peranan sumberdaya dalam proses implementasi. Jika salah satu unsur sumberdaya itu tidak berjalan baik, maka akan berakibat pada lemahnya kinerja unsur sumberdaya yang ada.

Dalam konteks yang lebih luas Tachjan (2012:135) mengatakan:

"Sumberdaya diposisikan sebagai input dalam organisasi sebagai suatu sistem yang mempunyai implikasi yang bersifat ekonomis dan teknologis. Secara ekonomis, sumberdaya bertalian dengan biaya atau pengorbanan langsung yang dikeluarkan oleh organisasi yang merefleksikan nilai atau kegunaan potensial dalam transformasinya ke dalam output. Sedang secara teknologis, sumberdaya bertalian dengan kemampuan transformasi dari organisasi".

7. Disposisi/Sikap

Edward III (dalam Rusli, 2013:103-104) mengatakan bahwa “Jika pelaksana ingin melaksanakan sebuah kebijakan, maka mereka harus dapat melaksanakan apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan, tetapi ketika sikap dan pandangan para pelaksana berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses pelaksanaan sebuah kebijakan menjadi lebih rumit”.

Kecenderungan dari para pelaksana kebijakan merupakan faktor ketiga yang mempunyai konsekuensi-konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif. Jika para pelaksana kebijakan bersikap baik terhadap suatu kebijakan tertentu, dan hal ini adanya dukungan, kemungkinan besar mereka melaksanakan kebijakan sebagaimana yang diinginkan oleh para pembuat keputusan awal. Demikian pula sebaliknya, bila tingkahlaku atau perspektif para pelaksana kebijakan berbeda dengan pembuat keputusan, maka proses pelaksanaan suatu kebijakan menjadi semakin sulit. dengan demikian pelaksana kebijakan harus mempunyai kapabilitas, kompetensi, komitmen, dan konsistensi untuk melaksanakan sebuah kebijakan sesuai dengan arahan dari penentu kebijakan (*policy maker*).

8. Struktur Birokrasi

Para pelaksana kebijakan mungkin telah dapat mengetahui apa yang harus mereka lakukan dan memiliki sikap serta sumber daya yang cukup untuk melaksanakan sebuah kebijakan, tetapi dalam pelaksanaannya mereka mungkin

akan terhambat oleh adanya struktur birokrasi dimana dua karakter utama dari birokrasi adalah standar prosedur pelaksanaan dan pembagian kerja/tugas.

Keberadaan struktur birokrasi sangat diperlukan untuk mendukung kinerja sumberdaya maupun *stakeholders* yang terkait dengan proses implementasi kebijakan dengan cara adanya pembagian tugas dan tanggungjawab yang jelas sehingga tidak terjadi ketimpangan tugas dalam proses penerapan suatu kebijakan. Adanya pembagian tugas maupun struktur birokrasi yang jelas akan mencegah untuk tidak terjadinya ketimpangan tugas dalam proses penerapan suatu kebijakan.

2.4.2 Tinjauan Tentang Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan

Mangkunegara (dalam Iskandar, 2013:103), mengatakan bahwa kinerja adalah hasil kerjasecara kualitas dan kuantitas seseorang dalam melaksanakan fungsinya sesuaidengan tanggung jawab yang diberikan padanya. Dengan adanya hasil penilaian kinerja mengindikasikan bahwa seorang pegawai mempunyai

potensi untuk bekerja dengan baik di suatu posisi yang dipromosikan, maka pegawai tersebut mempunyai kesempatan untuk menduduki suatu posisi yang lebih tinggi.

Kinerja menurut Amstrong (dalam Iskandar, 2013:103) adalah proses penciptaan pemahaman bersama tentang apa yang harus dicapai, dan penciptaan suatu pendekatan terhadap pengelolaan dan pengembangan orang dengan suatu cara yang meningkatkan probabilitas bahwa pendekatan tersebut dapat dicapai dalam waktu singkat. Untuk menciptakan kinerja yang tinggi, menurut Farland (dalam Iskandar, 2013:457) sangat bergantung kepada kemampuan yang dimiliki seorang manajer. Seorang manajer harus tahu standar kerja, juga perlu memiliki kemampuan mengenai cara mengobservasi dan menganalisa, kemampuan untuk berkomunikasi dan cukup memahami bahwa system tunjangan dan imbalan serta penghargaan akan berperan dalam meningkatkan kinerja pegawai dalam suatu organisasi. Banyak kemampuan pegawai yang tersembunyi bisa diwujudkan atau direalisasikan. Hal ini tentunya tergantung dari kemampuan seseorang manajer memberikan peluang atau kesempatan kepadanya dan mendukungnya sehingga kinerja pegawai tersebut dapat meningkat serta dapat menguntungkan organisasi.

Di lain pihak Iskandar (2013:110) mengatakan kinerja seseorang akan bervariasi tergantung dari tingkat motivasinya dalam melakukan pekerjaan. Upaya kerja akan menggambarkan kekuatan dalam diri seseorang yang

menyebabkan tingkat, arah dan keteguhan usaha yang dicurahkan dalam pekerjaan. Tapi perlu diingat bahwa motivasi ada pengaruhnya terhadap upaya kerja, tetapi bukan terhadap hasil kerja. Motivasi memprediksi upaya keras yang pada gilirannya bersama-sama dengan atribut individu dan dukungan organisasi, memprediksikan kinerja. Sedangkan menurut Dwivedi (dalam Iskandar, 2013:111) mengemukakan faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja individu dapat ditelaah dari dua faktor, yaitu faktor internal dan faktor eksternal atau faktor lingkungan. Faktor yang berasal dari dalam diri pekerja (internal) antara lain motivasi dan kecakapan (*“Employee performance is the product of skill and motivation”*).

Istilah pengawasan menurut Siagian (dalam Iskandar, 2013:146) adalah “Proses pengamatan pada pelaksanaan seluruh kegiatan organisasi untuk menjamin agar semua pekerjaan yang sedang dikerjakan berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditentukan sebelumnya”. Kegiatan pengawasan terutama perlu ditujukan untuk melihat adanya penyimpangan-penyimpangan tujuan organisasi ataupun melihat hal-hal yang perlu dilakukan organisasi demi tercapainya tujuan organisasi secara efektif dan efisien. Pengawasan adalah menetapkan standar pengawasannya, mengukur hasil pekerjaannya, memperbandingkan pekerjaan dengan standar dan mengadakan koreksi terhadap pekerjaan maupun pegawainya dalam organisasi.

Menurut Winardi (2010:78) pengawasan adalah semua aktivitas yang dilaksanakan oleh pihak manajer dalam upaya memastikan bahwa hasil aktual sesuai dengan hasil yang direncanakan". Sedangkan menurut Komaruddin (2010:56) "pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana, dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti".

Pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan, untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya telah digunakan secara efektif dan efisien mungkin guna mencapai tujuan. Dari beberapa pendapat tersebut di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa pengawasan merupakan hal penting dalam menjalankan suatu perencanaan. Dengan adanya pengawasan maka perencanaan yang diharapkan oleh manajemen dapat terpenuhi dan berjalan dengan baik. Begitu pula pengawasan pembangunan jalan dan jembatan maka kinerja pengawas berkaitan dengan pelaksanaan kerja pengawas jalan dan jembatan.

Berdasarkan Pasal 37 UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, tugas pengawas jalan dan jembatan adalah meliputi:

4. Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan;

5. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan; dan
6. Pemenuhan standard pelayanan minimal yang ditetapkan.

Dengan demikian maka kinerja pengawas jalan dan jembatan adalah pelaksanaan kerja pengawas yang berkaitan dengan tugas:1) melaksanakan kegiatan evaluasi Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan; 2) Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan; dan 3) Pemenuhan standard pelayanan minimal yang ditetapkan.

Penjelasan dari masing-masing dimensi adalah sebagai berikut.

1. Kegiatan Evaluasi Dan Pengkajian Pelaksanaan Kebijakan Penyelenggaraan Jalan

Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan mencakup peraturan pelaksanaan di bidang jalan. Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan adalah kegiatan mengecek, memeriksa, mengukur hasil, melakukan analisa, melakukan koreksi dan menyusun laporan terkait dengan penyelenggaraan jalan meliputi:

- a. Sistem jaringan jalan;
- b. Sistem pemrograman;
- c. Sistem penganggaran;
- d. Standar konstruksi; dan
- e. Manajemen pemeliharaan dan pengoperasian jalan.

2. Pengendalian Fungsi Dan Manfaat Hasil Pembangunan Jalan

Pengendalian dimaksudkan agar pelaksanaan penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah dapat berjalan sesuai dengan standard dan kebijakan Pemerintah berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan merupakan pengendalian ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan meliputi pengendalian jalan masuk, penjagaan ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi dan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan.

3. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal

Pelayanan jalan umum ditentukan dengan criteria yang dituangkan dalam standar pelayanan minimal yang terdiri dari standar pelayanan minimal jaringan jalan dan standar pelayanan minimal ruas jalan. Standar pelayanan minimal jaringan jalan meliputi aksesibilitas, mobilitas dan keselamatan. Standar pelayanan minimal ruas jalan meliputi kondisi jalan dan kecepatan. Standar pelayanan minimal jaringan jalan dan standar pelayanan minimal ruas jalan diwujudkan dengan penyediaan prasarana jalan dan penggunaan jalan yang memadai.

2.4.3 Tinjauan Tentang Efektivitas Pembangunan Jalan dan Jembatan

Berkenaan dengan istilah efektivitas, Emerson (dalam Iskandar:2005:329) mengemukakan sebagai berikut "Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran dan tujuan organisasi yang telah ditentukan sebelumnya". Sedangkan yang dimaksud dengan program atau proyek menurut Gray & Erik (dalam Suharto, 2012:25) adalah: "*Project is a complex, non-routine effort limited by time, budgets, resources, and performance specifications designed to meet customer needs.*" (kegiatan yang dapat direncanakan dan dilaksanakan dalam satu bentuk kesatuan dengan menggunakan berbagai sumberdaya untuk mendapatkan keuntungan). Dengan demikian efektivitas program atau proyek adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan dan sasaran program atau proyek yang telah dilaksanakan.

Efektivitas pada dasarnya menurut Ravianto (dalam Iskandar 2013:210) berorientasi pada input dan output. Sedangkan Schuman (dalam Iskandar 2013:210) mengemukakan bahwa efektivitas berkenaan dengan derajat keberhasilan organisasi dalam mewujudkan tujuannya, kriteria efektivitas dapat digunakan untuk mengukur pelaksanaan pembangunan atau pelaksanaan suatu program pemerintah dari segi upaya, pengaruh, hasil, penggunaan dana yang efektif dan proses.

Sedangkan istilah pembangunan diambil dari bahasa Yunani *terein* artinya merawat, menjaga, dan memelihara. Pembangunan adalah suatu kombinasi dari

berbagai tindakan yang dilakukan untuk menjaga suatu barang dalam, atau memperbaikinya sampai, suatu kondisi yang bisa diterima (Hadi, 2002:23).

Menurut Render, (2001:17) dalam bukunya "*operationsManagement*" pembangunan adalah : "*all activities involved in keeping a system's equipment in working order*". Artinya: pembangunan adalah segala kegiatan yang didalamnya adalah untuk menjaga sistem peralatan agar pekerjaan dapat sesuai dengan pesanan. Menurut Sehwarat dan Narang, (2001:95) "pembangunan (*maintenance*) adalah sebuah pekerjaan yang dilakukan secara berurutan untuk menjaga atau memperbaiki fasilitas yang ada sehingga sesuai dengan standar (sesuai dengan standar fungsional dan kualitas)."

Konsep efektivitas pembangunan dikemukakan oleh Robbins (2007:77) bahwa "efektivitas sebagai tingkatan pencapaian organisasi atas tujuan jangka pendek (tujuan) dan jangka panjang (cara).

Pembangunan jalan menurut Pasal 33 UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan meliputi dimensi sebagai berikut:

1. Pemrograman dan penganggaran;
2. Perencanaan teknis;
3. Pengadaan tanah;
4. Pelaksanaan konstruksi; dan
5. Pengoperasian dan pemeliharaan jalan.

Penjelasan dari masing-masing dimensi adalah sebagai berikut.

1. Pemrograman dan Penganggaran

Pemrograman penanganan jaringan jalan merupakan penyusunan rencana kegiatan penanganan ruas jalan yang menjadi tanggung jawab penyelenggara jalan sesuai kewenangannya. Pemrograman penanganan jaringan jalan mencakup penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai serta perkiraan biaya yang diperlukan. Program penanganan jaringan jalan meliputi program pemeliharaan jalan, program peningkatan jalan dan program konstruksi jalan baru. Program penanganan jaringan jalan disusun oleh penyelenggara jalan dengan mengacu pada rencana jangka menengah jaringan jalan dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program. Bila pemerintah daerah belum mampu membiayai pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, maka pemerintah pusat dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

2. Perencanaan Teknis

Perencanaan teknis merupakan kegiatan penyusunan dokumen rencana teknis yang berisi gambaran produk yang ingin diwujudkan. Perencanaan teknis sebagaimana harus dilakukan secara optimal dengan memperhatikan aspek lingkungan hidup.

Perencanaan teknis mencakup perencanaan teknis jalan, jembatan dan terowongan. Perencanaan teknis jalan harus memenuhi ketentuan teknis sebagai berikut:

- a. Ruang manfaat jalan, ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan;
- b. Dimensi jalan;
- c. Muatan sumbu terberat, volume lalu lintas dan kapasitas;
- d. Persyaratan geometric jalan;
- e. Konstruksi jalan;
- f. Konstruksi bangunan pelengkap;
- g. Perlengkapan jalan;
- h. Ruang bebas; dan
- i. Kelestarian lingkungan hidup

3. Pengadaan Tanah

Jalan umum dibangun diatas tanah yang dikuasai oleh Negara. Bila pelaksanaan konstruksi jalan umum diatas hak atas tanah orang, pelaksanaan konstruksi jalan umum dilakukan dengan cara pengadaan tanah. Pengadaan

tanah diperlukan untuk konstruksi jalan baru, pelebaran jalan atau perbaikan analinemen.

4. Pelaksanaan Konstruksi

Pelaksanaan konstruksi jalan merupakan kegiatan fisik penanganan jaringan jalan untuk memenuhi kebutuhan transportasi jalan. Pelaksanaan konstruksi jalan dapat dimulai setelah pengadaan tanah selesai dilaksanakan sekurang- kurangnya pada bagian ruas jalan yang dapat berfungsi. Pelaksanaan konstruksi jalan harus didasarkan atas rencana teknis dan harus diawasi oleh penyelenggara jalan atau pengawas. Penyelenggara jalan wajib menjaga kelancaran dan keselamatan lalu lintas selama pelaksanaan konstruksi jalan dan wajib memperhatikan pendapat instansi yang menyelenggarakan urusan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Selama berlangsungnya pelaksanaan konstruksi jalan, penyelenggara jalan wajib menjaga fungsi bangunan utilitas.

2.5 Hubungan Konseptual Antar Variabel Penelitian

Secara umum, dapat dikatakan bahwa administrasi negara adalah segala kegiatan atau proses untuk mencapai tujuan yang ditentukan, yaitu kegiatan yang dilakukan dalam suatu negara dari tingkat pemerintah pusat sampai daerah. Studi administrasi negara itu antara lain menyangkut hal-hal yang

berkenaan dengan masalah-masalah publik dalam lingkup kebijakan dan manajemen.

Pelaksanaan kebijakan penataan jalan adalah menghubungkan antara tujuan-tujuan kebijakan terhadap realisasi dan hasil-hasil kegiatan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan penataan jalan. Keberhasilan pelaksanaan kebijakan penataan jalan ditentukan oleh berbagai aspek diantaranya kualitas komunikasi antar pelaksana kebijakan, kualitas sumberdaya baik sumberdaya manusia maupun sarana, sikap para pelaksana serta kondisi struktur birokrasinya.

Kinerja pengawas erat kaitannya dengan penampilan kerja pengawas sesuai dengan tugas dan fungsinya sebagai pengawas. Oleh karena itu, perlu kemampuan dari para pengawas untuk mengetahui dan melaksanakan prinsip-prinsip pengawasan.

Berdasarkan uraian di atas, nampak jelas bahwa terdapat keterkaitan antara konsep pelaksanaan kebijakan penataan jalan, kinerja pengawas dan efektivitas pembangunan jalandan jembatan yakni pembangunan jalan dan jembatan efektivitasnya akan tercapai dipengaruhi oleh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan kinerja pengawas. Sehingga dengan demikian terlihat adanya hubungan kausalitas antara variabel penelitian, bahwa bila pelaksanaan kebijakan penataan jalandilakukan secara optimal akan berpengaruh terhadap

meningkatnya kinerja pengawas sehingga pada gilirannya akan mewujudkan efektivitas pembangunan jalan dan jembatan.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Metode yang Digunakan

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analisis dengan teknik survei. Penelitian deskriptif yaitu penelitian yang menggambarkan kenyataan di lapangan pada waktu itu secara sistematis dan akurat menyangkut fakta dari objek penelitian serta pengamatan terhadap akibat yang terjadi serta mencari faktor yang mungkin menjadi penyebab melalui data tertentu (Miller, dalam Iskandar 2013 : 42).

Melalui teknik survei suatu objek penelitian diungkapkan secara menyeluruh dan tidak hanya memaparkan data tentang objek saja melainkan juga bermaksud menginterpretasikannya dan membandingkan dengan ukuran standar tertentu yang ditetapkan. Oleh karena itu melalui pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini diharapkan dapat mengungkap fenomena yang dikaji secara sistematis agar dapat diperoleh kebenaran dari permasalahan yang diteliti.

3.2. Operasionalisasi Variabel Penelitian

3.2.1. Variabel-Variabel Penelitian

Variabel menurut Iskandar (2013 : 73) adalah suatu karakteristik yang mempunyai lebih dari satu nilai. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari tiga jenis yaitu variabel bebas (*independent variable*) yaitu variabel yang mempengaruhi variabel lainnya, variabel terikat (*dependent variable*) yaitu variabel yang dipengaruhi oleh variabel lain dan variabel antara (*intervening variable*) yaitu variabel yang mempengaruhi hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat. Variabel dalam penelitian ini terdiri dari:

Variabel bebas (X) : Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan

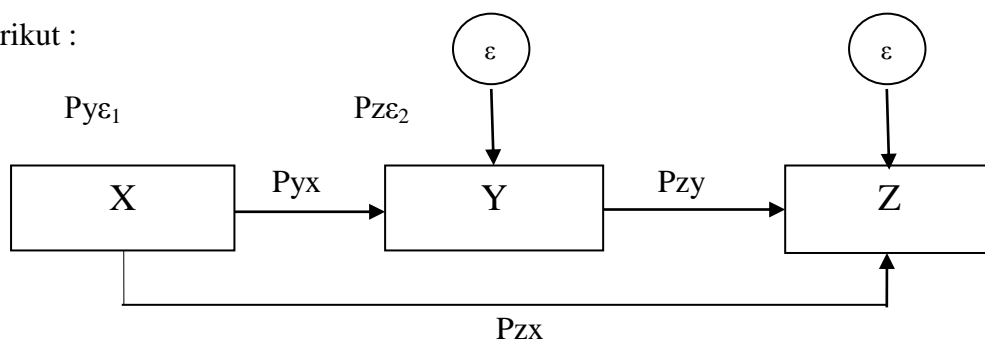
Variabel Antara (Y) : Kinerja pengawas jalan dan jembatan

Variabel Terikat (Z) : Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan

3.2.2. Paradigma Penelitian

Variabel penelitian selanjutnya digambarkan dalam sebuah model atau paradigma penelitian. Paradigma adalah suatu pandangan atau model, atau pola pikir yang dapat menjabarkan berbagai variabel yang akan diteliti, kemudian membuat hubungan antara satu variabel dengan variabel lainnya, sehingga akan mudah dirumuskan masalah penelitiannya, pemilihan teori yang relevan, perumusan hipotesis yang akan diajukan, metode penelitian, instrumen penelitian, teknis analisa yang akan digunakan serta kesimpulan yang diharapkan.

Dari variabel penelitian yang dikaji maka hubungan antara ketiga variabel (*Causal efectual*) diatas secara sistematis dapat dilihat pada gambar sebagai berikut :



Gambar 3.1 Paradigma Penelitian

Keterangan :

→ = Hubungan kausal

X = Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan (variabel bebas)

Y = Kinerja pengawas jalan dan jembatan (variabel Antara)

Z = Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (variabel Terikat)

P_{YX} : Parameter struktur yang menunjukkan besarnya pengaruh variabel X terhadap variabel Y

P_{ZX} : Parameter struktur yang menunjukkan besarnya pengaruh variabel X terhadap variabel Z

- P_{ZY} : Parameter struktur yang menunjukkan besarnya pengaruh variabel Y terhadap variabel Z
 $P_{Y\epsilon_1}$: Pengaruh variabel lain terhadap Y
 $P_{Z\epsilon_2}$: Pengaruh variabel lain terhadap Z
 ϵ : Variabel lain yang tidak diteliti

Berdasarkan skema hubungan diantara ketiga variabel penelitian di atas dapat dijelaskan hubungan antar variabel (*causal effectual*) sebagai berikut :

1. Variabel bebas yang akan diuji adalah variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan (X) diasumsikan mempunyai hubungan kausal dengan variabel Kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y) sebagai variabel antara dan variabel Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (Z) sebagai variabel terikat. Besarnya pengaruh masing-masing variabel ditunjukkan oleh P_{YX} dan P_{ZX} .
2. Variabel Kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y) mempunyai hubungan kausal dengan variabel Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (Z). Variabel Y merupakan faktor yang mempengaruhi variabel Z, dan sebaliknya variabel Z menjadi faktor yang dipengaruhi oleh variabel Y. Besar pengaruh variabel tersebut ditunjukkan oleh P_{ZY} .
3. Variabel Kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y), dan Variabel Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (Z) dipengaruhi juga oleh variabel lain yang tidak diuji. Besarnya pengaruh variabel lain terhadap Variabel Y dan Variabel Z masing ditunjukkan oleh $P_{Y\epsilon_1}$ dan $P_{Z\epsilon_2}$.

3.2.3. Definisi Operasional Variabel-Variabel Penelitian

Untuk membatasi pengertian variabel-variabel yang dikaji dan diteliti sesuai dengan konteks penelitian, sehingga tidak terjadi kesalahan interpretasi terhadap pengertian masing-masing variabel, maka dikemukakan definisi operasional dari variabel-variabel penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan adalah pelaksanaan keputusan kebijakan, undang-undang dan peraturan-peraturan tentang pembangunan jalan dan jembatan, yang diukur melalui skor total jawaban responden dari item pertanyaan yang diajukan yang meliputi dimensi komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap dan struktur birokrasi.
- b. Kinerja pengawas jalan dan jembatan adalah pelaksanaan kerja pengawas jalan dan jembatan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut yang meliputi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan, pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan dan pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan, yang diukur melalui skor total jawaban responden dari item pertanyaan yang diajukan yang meliputi dimensi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan, pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan dan pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.
- c. Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan adalah tingkatan pencapaian Dinas Bina Marga Kabupaten Garut atas tahapan program pembangunan Jalan dan Jembatan yang telah ditetapkan sebelumnya, yang diukur melalui skor total jawaban responden dari item pertanyaan yang

diajukan yang meliputi dimensi pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah dan pelaksanaan konstruksi.

3.2.4 Operasionalisasi Variabel-Variabel Penelitian

Selanjutnya untuk memudahkan pengukuran maka variabel penelitian dioperasionalkan ke dalam dimensi dan indikator sebagai berikut:

Tabel 3.1
Operasionalisasi Variabel Penelitian

No.	Variabel	Dimensi	Indikator	Butir Item	
1.	(Variabel X) Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan (Edward III, dalam Iskandar, 2012:90-92)	1. Komunikasi	a. Kejelasan	1) Kebijakan diterima secara jelas	
				b. Ketepatan	2) Pemahaman kebijakan
				c. Konsistensi	3) Keakuratan informasi
					4) Kesesuaian informasi
					5) Konsistensi informasi
					6) Kesenambungan/kontinuitas
		2. Sumberdaya	a. Kemampuan Staf pelaksana	7) Kemampuan Pengetahuan dan keterampilan	
				8) Jumlah staf memadai	
			b. Media Informasi	9) Ketersediaan media	
				10) Penggunaan media	
			c. Ketersediaan Fasilitas	11) Ketersediaan fasilitas	
				12) Ketersediaan anggaran	
		3. Disposisi atau sikap	a. Kesepakatan menerapkan kebijakan	13) Kerjasama untuk menerapkan kebijakan dengan benar	
				14) Consensus untuk menerapkan kebijakan	
			b. kemampuan menerapkan kebijakan	15) menggunakan pengetahuan	
				16) keterampilan menerapkan kebijakan	
	c. Keinginan menerapkan kebijakan	17) Kemauan menerapkan kebijakan dengan efektif			
		18) Kemauan mendelegasikan wewenang			
4. Struktur Birokrasi	a. Penggunaan sikap dan prosedur rutin	19) Pembagian tugas dan wewenang			
		20) prosedur yang jelas dan rutin			
	b. Fragmentasi dalam pertanggungjawaban diantara berbagai unit	21) Pelaksanaan tanggungjawab antar unit			
		22) Koordinasi			

2.	(variable Y) Kinerja pengawas jalan dan jembatan (UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan)	1. Evaluasi dan Pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan	a. Evaluasi Pelaksanaan	1) Mengecek dan memeriksa 2) Mengukur hasil 3) Melakukan analisa 4) Melakukan koreksi 5) Menyusun laporan		
			b. Kajian Pelaksanaan Kebijakan	6) Menilai kesesuaian sistem jaringan jalan 7) Menilai kesesuaian sistem pemrograman 8) Menilai kesesuaian sistem penganggaran 9) Menilai kesesuaian standar konstruksi 10) Menilai kesesuaian manajemen pemeliharaan dan pengoperasian jalan		
		2. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan	a. Penanganan hasil pembangunan	11) Pengendalian jalan masuk 12) Penjagaan ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi, 13) Pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan		
			b. Tindak lanjut hasil pengendalian	14) Pembinaan 15) Upaya hukum		
		3. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal Jalan	a. Jaringan jalan	16) Aksesibilitas 17) Mobilitas 18) Keselamatan		
			b. Ruas jalan	19) Kondisi jalan 20) Kecepatan		
		3.	(Variable Z) Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan (UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan)	1. Pemrograman dan penganggaran	a. Pemrograman pembangunan jalan dan jembatan	1) Pencapaian Penyusunan Perencanaan program pemeliharaan 2) Pencapaian Penyusunan Perencanaan program peningkatan jalan 3) Pencapaian Penyusunan Perencanaan program Kontruksi jalan baru
					b. Penganggaran pembangunan jalan dan jembatan	4) Pencapaian biaya yang diperlukan 5) Pencapaian alokasi dana
				2. Perencanaan teknis;	a. Ketentuan teknis	6) Ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan; 7) Dimensi dan persyaratan geometrik jalan 8) Muatan sumbu berat, volume lalu lintas, dan kapasitas; 9) Konstruksi jalan; 10) Konstruksi bangunan pelengkap 11) perlengkapan jalan dan ruang bebas; dan Kelestarian lingkungan hidup
b. Fungsi	12) Keselamatan 13) Kenyamanan					

		3. Pengadaantanah	a. Prosedur	14) Sosialisasi 15) Pengukuran 16) Ganti rugi
			b. Prinsip	17) Keadilan 18) Transparan 19) Akuntabilitas
		4. Pelaksanaankonstruksi	a. Fisik	20) Kesesuaian dengan rencana teknis 21) Kesesuaian waktu pelaksanaan
			b. Non Fisik	22) Menjaga keselamatan dan kelancaran lalu lintas serta menjaga Bangunan utilitas 23) Koordinasi dengan instansi lain 24) Diawasi oleh Pengawas

3.3. Alat Ukur Penelitian, Pengujian Validitas dan Reliabilitas Alat Ukur Penelitian

3.3.1 Alat Ukur Penelitian

Sebelum melakukan pengolahan dan analisis data terlebih dahulu dibuat instrumen penelitian atau alat ukur penelitian. Pengolahan dan analisis data dilakukan berdasarkan hasil data melalui instrumen penelitian atau alat ukur penelitian berupa angket. Alat ukur yang digunakan dalam pengumpulan data sesuai dengan kebutuhan analisis penelitian. Adapun alat ukur yang digunakan adalah kuesioner yang sudah disusun secara terstruktur, yang memuat pertanyaan-pertanyaan berikut alternatif jawaban, responden hanya tinggal memilih salah satu jawaban yang telah disediakan. Jawaban yang diberikan berupa pemberian tanda sesuai dengan petunjuk. Skor jawaban dirancang berdasarkan tingkat pengukuran yang bersifat ordinal, terdiri dari lima tingkatan dengan menggunakan skala pengukuran semantik. Skala pengukuran semantik dipergunakan sebagai upaya mengukur pelaksanaan kebijakan penataan jalan, kinerja pengawas jalan dan jembatan serta efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan. Skor untuk jawaban Sangat Setuju adalah 5, Skor untuk jawaban Setuju adalah 4, skor untuk jawaban Kurang Setuju adalah 3, skor untuk jawaban tidak setuju adalah 2 dan skor untuk jawaban Sangat Tidak Setuju adalah 1.

3.3.2. Pengujian Validitas Alat Ukur Penelitian

Alat ukur yang dapat dipergunakan harus memenuhi kriteria valid dan reliabel. Validitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauhmana alat ukur mampu mengukur apa yang ingin diukur dalam penelitian. Dalam Iskandar (2013

:147) validitas didefinisikan sebagai suatu ukuran yang memungkinkan peneliti beranggapan bahwa alat ukur itu dapat dipergunakan untuk mengukur karakter yang hendak diukurnya. Dengan kata lain, validitas merupakan suatu ukuran yang menunjukkan tingkat kesahihan suatu alat ukur. Suatu alat ukur yang sah akan mempunyai validitas yang tinggi begitu pula sebaliknya.

Dalam proses uji validitas peneliti menggunakan uji validitas konseptual dan uji validitas lapangan.

1. Uji Validitas Konseptual adalah pengujian item-item pertanyaan sebagai alat ukur dari segi konsep yang terdiri dari :
 - a. Validitas Konstrak, yaitu pengujian item-item pertanyaan sebagai alat ukur yang telah sesuai dengan teori-teori.
 - b. Validitas Isi, yaitu pengujian item-item pertanyaan sebagai alat ukur yang telah diuraikan pada operasionalisasi variabel;
 - c. Validitas Budaya, yaitu pengujian item-item pertanyaan sebagai alat ukur yang dibuat telah sesuai dengan konteks budaya artinya responden mengetahui tentang pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner;
 - d. Validitas muka, yaitu pengujian item-item pertanyaan sebagai alat ukur telah dikonsultasikan dengan Komisi Pembimbing atau Pakar.

Dari pengujian tersebut dinyatakan bahwa alat ukur penelitian berada pada tingkat valid secara konseptual, sehingga dapat digunakan untuk pengumpulan data di lapangan.

2. Uji Validitas Lapangan

Setelah uji konseptual, peneliti melanjutkan dengan uji validitas lapangan terhadap sekitar 20 orang responden, setelah terkumpul data lapangan hasil kuesioner dimaksud, selanjutnya dilakukan pengujian dengan cara terlebih dahulu dicari harga korelasi antara bagian-bagian dari alat ukur secara keseluruhan, dengan cara mengkorelasikan setiap butir alat ukur dengan total skor yang merupakan jumlah tiap skor butir, dengan menggunakan rumus korelasi *Product Moment* dari Pearson (Iskandar, 2013 : 28) yaitu sebagai berikut:

$$r = \frac{n \sum XY - (\sum X) (\sum Y)}{\sqrt{[n \sum X^2 - (\sum X)^2] [n \sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

Keterangan : r = Nilai koefisien korelasi
 $\sum X$ = Jumlah skor item
 $\sum Y$ = Jumlah total item Y
n = Jumlah koresponden

Selanjutnya untuk menguji signifikansi koefisien korelasi (r) dilakukan uji t pada $\alpha = 0,05$ dan dk = n-2 dengan rumus :

$$t = \frac{r \sqrt{n - 2}}{\sqrt{1 - r^2}}$$

Keterangan :
t = Nilai t terhitung
r = Koefisien korelasi hasil hitung
n = Jumlah responden

Kaidah keputusan :

Jika : $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan valid

Jika : $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan tidak valid

Hasil pengujian validitas alat ukur penelitian Variabel X yang diujicobakan terhadap 20 orang responden disajikan dalam tabel 3.2. Berdasarkan tabel 3.2 diketahui bahwa setelah membandingkan nilai t_{hitung} dengan t_{tabel} dapat disimpulkan bahwa dari semua item pertanyaan pada variabel X ternyata semua valid, sehingga semua item pertanyaan dapat digunakan untuk mengukur variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan. Selengkapnya hasil pengujian pada Variabel X berikut ini.

Tabel 3.2

Uji Validitas Variabel X

No. Item	Koefisien Korelasi	T_{hitung}	T_{tabel}	Validitas
1	0.64	3.52	2,10	Valid
2	0.64	3.50	2,10	Valid
3	0.56	2.89	2,10	Valid
4	0.52	2.57	2,10	Valid
5	0.54	2.74	2,10	Valid
6	0.51	2.53	2,10	Valid
7	0.47	2.24	2,10	Valid
8	0.61	3.24	2,10	Valid
9	0.57	2.91	2,10	Valid
10	0.64	3.55	2,10	Valid
11	0.53	2.67	2,10	Valid
12	0.56	2.87	2,10	Valid
13	0.57	2.98	2,10	Valid
14	0.49	2.36	2,10	Valid
15	0.64	3.56	2,10	Valid
16	0.68	3.91	2,10	Valid
17	0.65	3.62	2,10	Valid
18	0.56	2.89	2,10	Valid
19	0.47	2.28	2,10	Valid
20	0.52	2.58	2,10	Valid
21	0.66	3.73	2,10	Valid
22	0.53	2.63	2,10	Valid

Sumber: Hasil pengolahan data tahun 2016

Dalam tabel tersebut nilai koefisien korelasi (r) dan t_{hitung} diperoleh dengan rumus:

$$r = \frac{n \sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{[n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2][n \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2]}}$$

$$\text{dan, } t = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Untuk $\alpha = 0,05$ dan $dk = n-2=20-2=18$, diperoleh nilai t tabel sebesar 2,10.

Kaidah keputusan :

Jika : $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan valid

Jika : $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan tidak valid

Selanjutnya dikemukakan hasil pengujian validitas alat ukur penelitian variable Y yang diujicobakan terhadap 20 orang responden berikut ini.

Tabel 3.3

Uji Validitas Variabel Y

No. Item	Koefisien Korelasi	T_{hitung}	T_{tabel}	Validitas
1	0.51	2.53	2,10	Valid
2	0.54	2.74	2,10	Valid
3	0.52	2.60	2,10	Valid
4	0.02	0.10	2,10	Tidak Valid
5	0.65	3.67	2,10	Valid
6	0.58	3.05	2,10	Valid
7	0.56	2.88	2,10	Valid

8	0.49	2.38	2,10	Valid
9	0.55	2.82	2,10	Valid
10	0.57	2.94	2,10	Valid
11	0.58	3.06	2,10	Valid
12	0.52	2.57	2,10	Valid
13	0.52	2.57	2,10	Valid
14	0.50	2.43	2,10	Valid
15	0.59	3.07	2,10	Valid
16	0.49	2.37	2,10	Valid
17	0.54	2.70	2,10	Valid
18	0.55	2.80	2,10	Valid
19	0.61	3.30	2,10	Valid
20	0.49	2.41	2,10	Valid

Sumber: Hasil pengolahan data tahun 2016

dimana,

$$r = \frac{n \sum x_i y_i - (\sum x_i)(\sum y_i)}{\sqrt{[n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2][n \sum y_i^2 - (\sum y_i)^2]}}$$

$$\text{dan, } t = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Untuk $\alpha = 0,05$ dan $dk = n-2=20-2=18$, diperoleh nilai t tabel sebesar 2,10.

Kaidah keputusan :

Jika : $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan valid

Jika : $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan tidak valid

Berdasarkan perbandingan nilai t hitung dengan t tabel dapat disimpulkan bahwa dari semua item pertanyaan pada variabel Y terdapat 1 item pertanyaan yang tidak valid yakni item nomor 4. Item pertanyaan yang tidak valid tersebut selanjutnya dibuang dan diganti dengan pertanyaan yang baru, sehingga semua item pertanyaan dapat digunakan untuk mengukur variabel Kinerja Pengawas.

Hasil pengujian validitas alat ukur penelitian variable Z yang diujicobakan terhadap 20 orang responden disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.4

Uji Validitas Variabel Z

No. item	Koefisien korelasi	T hitung	T tabel	Validitas
1	0.59	3.09	2,10	Valid
2	0.55	2.83	2,10	Valid
3	0.52	2.58	2,10	Valid
4	0.51	2.51	2,10	Valid
5	0.49	2.39	2,10	Valid
6	0.60	3.17	2,10	Valid
7	0.51	2.51	2,10	Valid
8	0.51	2.55	2,10	Valid
9	0.49	2.41	2,10	Valid
10	0.67	3.84	2,10	Valid
11	0.49	2.38	2,10	Valid
12	0.63	3.40	2,10	Valid
13	0.22	0.98	2,10	Tidak Valid
14	0.56	2.89	2,10	Valid
15	0.64	3.57	2,10	Valid
16	0.62	3.33	2,10	Valid
17	0.50	2.47	2,10	Valid
18	0.73	4.48	2,10	Valid
19	0.49	2.39	2,10	Valid
20	0.56	2.85	2,10	Valid
21	0.44	2.11	2,10	Valid
22	0.54	2.71	2,10	Valid
23	0.49	2.38	2,10	Valid
24	0.50	2.43	2,10	Valid

Sumber: Hasil pengolahan data tahun 2016

dimana,
$$r = \frac{n \sum X_i Y_i - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{[n \sum X_i^2 - (\sum X_i)^2][n \sum Y_i^2 - (\sum Y_i)^2]}}$$

dan,
$$t = \frac{r \sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Untuk $\alpha = 0,05$ dan $dk = n-2=20-2=18$, diperoleh nilai t tabel sebesar 2,10.

Kaidah keputusan :

Jika : $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan valid

Jika : $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan tidak valid

Berdasarkan perbandingan nilai t hitung dengan t tabel dapat disimpulkan bahwa dari semua item pertanyaan pada variabel Z_{tidak} terdapat satu item pertanyaan yang tidak valid yakni item nomor 13. Item pertanyaan yang tidak valid tersebut selanjutnya dibuang dan diganti dengan pertanyaan yang barusehingga semua item pertanyaan dapat digunakan untuk mengukur variabel efektivitas pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan.

3.3.3. Pengujian Reliabilitas Alat Ukur Penelitian

Jika alat ukur telah dinyatakan valid, selanjutnya alat ukur tersebut diuji reliabilitasnya. Karena disamping harus valid, alat ukur penelitian juga harus reliabel (handal). Suatu alat ukur dikatakan reliabel apabila alat ukur penelitian memberikan hasil yang tetap selama variabel yang diukur tidak berubah. Menurut Sugiyono (2011 : 102) reliabilitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauhmana suatu alat ukur penelitian dapat dipercaya atau diandalkan. Hal ini dapat dilihat apabila suatu alat ukur dipakai berulang kali untuk mengukur gejala yang sama dan hasil pengukurannya relatif konstan, maka alat ukur penelitian tersebut reliabel. Dengan demikian reliabilitas menunjukkan konsistensi alat ukur penelitian dalam mengukur gejala yang sama.

Pengujian realibilitas alat ukur dalam penelitian ini menggunakan rumus *alfa cronbach* dengan tahapan sebagai berikut :

- 1) Penentuan nilai korelasi (r). Untuk menentukan nilai korelasi digunakan rumus sebagai berikut :

$$r_i = \frac{k}{(k-1)} \left\{ 1 - \frac{S_i^2}{S_r^2} \right\}$$

Rumus menghitung S_i^2 dan S_r^2

$$S_i^2 = \frac{JK_i}{n} - \frac{JK_s}{n^2}$$

$$S_r^2 = \frac{\sum X_r^2}{n} - \frac{(\sum X_r)^2}{n^2}$$

Keterangan :

n = Jumlah responden

K = Jumlah item

JK_i = Penjumlahan dari kuadrat seluruh skor tiap item

JK_s = Penjumlahan dari kuadrat jumlah skor tiap item

X_r = Skor masing-masing responden

- 2) Penentuan nilai t_{hitung} , rumus yang digunakan untuk mendapatkan nilai t_{hitung}

sebagai berikut :

$$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Keterangan :

r = Koefisiensi korelasi

n = Jumlah korelasi

- 3) Kaidah keputusan nilai t_{hitung} yang dihasilkan kemudian dibandingkan dengan

nilai t_{tabel} pada taraf nyata sebesar $\alpha = 0,05$ dan derajat kebebasan sebesar dk

= $n-2$. Setelah dibandingkan, kemudian diambil keputusannya dengan kaidah

sebagai berikut :

- a. Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan handal (reliabel).
- b. Jika $t_{hitung} \leq t_{tabel}$, maka alat ukur penelitian yang digunakan tidak handal (tidak reliabel).

Selanjutnya berikut ini disajikan hasil uji reliabilitas variabel X yang diujikan terhadap 20 orang responden sebagai berikut.

Tabel 3.5

UJI RELIABILITAS VARIABEL X

No. Item	Σx_i	$(\Sigma x_i)^2$	Rumus-Rumus Hitungan Reliabilitas	
1	78	6084	$r_i = \frac{k}{(k-1)} \left\{ 1 - \frac{S_i^2}{S_r^2} \right\} = 0.89$ $S_i^2 = \frac{JK_i}{n} - \frac{JK_s}{n^2} = 18.1775$ $S_r^2 = \frac{\Sigma X_r^2}{n} - \frac{(\Sigma X_r)^2}{n^2} = 118.4475$ $t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} = 8.14$	
2	73	5329		
3	75	5625		
4	73	5329		
5	69	4761		
6	70	4900		
7	80	6400		
8	75	5625		
9	67	4489		
10	67	4489		
11	63	3969		
12	70	4900		
13	75	5625		
14	77	5929		
15	75	5625		
16	77	5929		
17	77	5929		
18	75	5625		
19	88	7744		
20	83	6889		
21	75	5625		
22	67	4489		
	1629	121309		
k	22	JKs	121309	Dengan $\alpha=0,05$ dan $dk= n-2 = 20-2 = 18$ diperoleh t tabel adalah 2,10 Kaidah keputusan: -Jika t hitung > t tabel → reliabel -Jika t hitung < t tabel → tidak reliabel Kesimpulan : Reliabel
Σx_i	1629	Σx_t		
$(\Sigma x_i)^2$	2653641	Jki		
n	20	n^2	400	

Sumber: Hasil pengolahan data tahun 2016

Berdasarkan hasil uji reliabilitas alat ukur variabel X seperti terlihat pada tabel 3.5, maka alat ukur tersebut reliabel sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dan layak digunakan sebagai alat ukur penelitian.

Sedangkan hasil uji reliabilitas alat ukur penelitian variable Y yang diujicobakan pada 20 orang responden disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.6

UJI RELIABILITAS VARIABEL Y				
No. Item	Σx_i	$(\Sigma x_i)^2$	Rumus-Rumus Hitungan Reliabilitas	
1	77	5929	$r_i = \frac{k}{(k-1)} \left\{ 1 - \frac{S_i^2}{S_r^2} \right\} = 0.86$	
2	70	4900		
3	76	5776		
4	77	5929		
5	61	3721		
6	79	6241		
7	76	5776		
8	78	6084		
9	61	3721		
10	63	3969		$S_i^2 = \frac{JK_i}{n} - \frac{JK_s}{n^2} = 21.265$
11	79	6241	$S_r^2 = \frac{\Sigma X_r^2}{n} - \frac{(\Sigma X_r)^2}{n^2} = 116.39$	
12	73	5329		
13	67	4489		
14	76	5776		
15	74	5476		
16	76	5776		
17	80	6400		
18	67	4489		
19	66	4356		
20	66	4356		$t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} = 7.16$
	1442	104734		
k	20	JKs	104734	Dengan $\alpha=0,05$ dan $dk= n-2 = 20-2 = 18$ diperoleh t tabel adalah 2,10 Kaidah keputusan: -Jika t hitung > t tabel → reliabel -Jika t hitung < t tabel → tidak reliabel Kesimpulan : Reliabel
Σx_i	1442	Σx_t		
$(\Sigma x_i)^2$	2079364	Jki		
n	20	n^2	400	

Sumber: Hasil pengolahan data tahun 2016

Berdasarkan hasil uji reliabilitas alat ukur variabel Y di atas, maka alat ukur tersebut reliabel sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dan layak digunakan sebagai alat ukur penelitian.

Selanjutnya hasil uji reliabilitas alat ukur penelitian variable Z yang diujicobakan pada 20 orang responden disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.7

UJI RELIABILITAS VARIABEL Z

No. Item	Σx_i	$(\Sigma x_i)^2$	Rumus-Rumus Hitungan Reliabilitas	
1	71	5041	$r_i = \frac{k}{(k-1)} \left\{ 1 - \frac{S_i^2}{S_r^2} \right\} = 0.89$ $S_i^2 = \frac{JK_i}{n} - \frac{JK_s}{n^2} = 21.3925$ $S_r^2 = \frac{\Sigma X_r^2}{n} - \frac{(\Sigma X_r)^2}{n^2} = 143.2475$ $t_{hitung} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}} = 8.18$	
2	72	5184		
3	77	5929		
4	68	4624		
5	69	4761		
6	79	6241		
7	79	6241		
8	71	5041		
9	70	4900		
10	73	5329		
11	72	5184		
12	61	3721		
13	70	4900		
14	64	4096		
15	72	5184		
16	74	5476		
17	74	5476		
18	63	3969		
19	73	5329		
20	75	5625		
21	75	5625		
22	75	5625		
23	81	6561		
24	71	5041		
	1729	125103		
k	24	JKs	125103	Dengan $\alpha=0,05$ dan $dk= n-2 = 20-2 = 18$ diperoleh t tabel adalah 2,10 Kaidah keputusan: -Jika t hitung > t tabel → reliabel -Jika t hitung < t tabel → tidak reliabel Kesimpulan : Reliabel
Σx_i	1729	Σx_t		
$(\Sigma x_i)^2$	2989441	Jki		
n	20	n^2	400	

Sumber: Hasil pengolahan data tahun 2016

Berdasarkan hasil uji reliabilitas alat ukur variabel Z di atas, maka alat ukur tersebut reliabel sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dan layak digunakan sebagai alat ukur penelitian.

3.4. Teknik Pengumpulan Data

3.4.1. Populasi Penelitian dan Teknik Sampling

Populasi adalah wilayah general yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan (Sugiyono, 2011:72).

Menurut Iskandar (2013:230) populasi penelitian adalah jumlah keseluruhan obyek yang akan diteliti atau unit analisis atau wilayah yang terdiri atas subyek/obyek yang mempunyai kuantitas dan karakteristik tertentu untuk dipelajari dan kemudian diambil kesimpulan. Dengan demikian populasi adalah seluruh obyek penelitian yang memiliki karakteristik tertentu untuk diteliti dan dipelajari untuk dijadikan sumber data.

Sesuai dengan pendapat diatas maka unit analisis dalam penelitian ini adalah individu yang memiliki karakteristik yang berkaitan dengan masalah yang diteliti yaitu pegawai Dinas Bina Marga Kabupaten Garut yang terdiri dari Kepala Bidang, Sekretaris, Kepala Sub bagian, Kepala UPTD, Kepala Seksi, Staf, dan Kelompok Jabatan fungsional. Jumlah populasi keseluruhan adalah 193 orang. Populasi penelitian selengkapnya disajikan dalam tabel 3.8.

Teknik pengambilan sampel penelitian menggunakan teknik *cluster random sampling*, yakni teknik pengambilan sampel berdasarkan cluster.

Tabel 3.8

Populasi Penelitian

No.	Jabatan	Jumlah
1.	Kepala Bidang	4
2.	Sekretaris	1
3.	Kasubag	3

4.	Kepala Seksi	12
5.	UPTD	5
6.	Staf	162
7.	Kelompok Jabatan Fungsional	6
	Jumlah	193

Sumber: Hasil pengolahan data

Untuk menentukan besaran sampel digunakan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

Keterangan

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e = Tingkat kesalahan dalam hal ini ditetapkan 10 % (0,1)

Berdasarkan rumus tersebut maka ukuran besarnya sampel dalam penelitian ini dihitung sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

$$n = \frac{193}{1 + 193(0,1)^2}$$

$$n = \frac{193}{1 + 1,93} = \frac{193}{2,93} = 65,87$$

$n = 65,87$ di bulatkan menjadi 66 orang responden

Maka berdasarkan perhitungan tersebut dari jumlah populasi 193 orang diperoleh ukuran besarnya sampel penelitian atau responden yaitu sebanyak 68 orang. Distribusi untuk masing-masing unit sampel dilakukan secara proporsional dengan menggunakan rumus:

$$n_i = \frac{n_i}{N_i} \times n$$

Keterangan :

n = Besarnya ukuran sampel

n_i = Jumlah sampel setiap kelas

N_i = Jumlah populasi

n_i = Jumlah populasi masing-masing kelas

Berdasarkan rumus tersebut, maka diperoleh distribusi sampel untuk masing-masing kelas sebagai berikut :

$$n_{kabid} = \frac{4}{193} \times 66 = 1$$

$$n_{sekr} = \frac{1}{193} \times 66 = 0$$

$$n_{kasubag} = \frac{3}{193} \times 66 = 1$$

$$n_{kasie} = \frac{12}{193} \times 66 = 4$$

$$n_{uptd} = \frac{5}{193} \times 66 = 2$$

$$n_{staf} = \frac{162}{193} \times 66 = 55$$

$$n_{jabfung} = \frac{6}{193} \times 66 = 2$$

Distribusi masing-masing unit sampel selengkapnya disajikan dalam tabel berikut:

Tabel 3.9
Distribusi sampel

No.	Jabatan	Jumlah	Jumlah
-----	---------	--------	--------

		Populasi	Sampel
1.	Kepala Bidang	4	1
2.	Sekretaris	1	0
3.	Kasubag	3	1
4.	Kepala Seksi	12	4
5.	UPTD	5	2
6.	Staf	162	55
7.	Kelompok Jabatan Fungsional	6	2
	Jumlah	193	66

Sumber: Hasil pengolahan data

3.4.2. Jenis dan Sumber Data

Data yang dikumpulkan terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari objek penelitian sesuai dengan ruang lingkup yang diteliti. Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung dari objek penelitian, baik dari dokumen maupun publikasi yang menunjang pokok pembahasan penelitian.

Berdasarkan jenis data yang akan dikumpulkan, maka sumber data dari masing-masing jenis data tersebut sebagai berikut :

1. Data primer, berasal dari responden penelitian berupa angket dan hasil wawancara. Responden penelitian ini adalah pegawai pada Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.
2. Data Sekunder berasal dari dokumen-dokumen sebagai berikut:
 - a. Undang-undang dan Peraturan Pemerintah: Undang-Undang No 32 tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah

- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan
- d. Peraturan Bupati Garut Nomor 540 Tahun 2012 tentang Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.
- e. Risalah-risalah rapat dan laporan-laporan pelaksanaan proyek Pembangunan jalan dan jembatan Dinas Bina marga Kabupaten Garut tahun 2014.
- f. Dokumen-dokumen lain seperti LAKIP Kabupaten Garut Tahun 2014.

3.4.3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui teknik sebagai berikut:

1. Studi lapangan (*field research*) yaitu merupakan metode pengumpulan data primer melalui observasi, wawancara, dan penyebaran angket.
 - a. Observasi, yaitu melakukan pengamatan secara langsung pada Dinas Bina Marga Kabupaten Garut, dengan mencatat secara sistematis hal-hal yang berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan pembangunan jalan, kinerja pengawas jalan dan jembatan dan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.
 - b. Wawancara, yaitu melakukan tanya jawab/dialog dengan pihak-pihak terkait sebagai obyek penelitian yaitu dengan Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Garut. Data yang ditanyakan terkait dengan pelaksanaan

kebijakan pembangunan jalan, kinerja pengawas jalan dan jembatan dan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.

c. Angket, yakni teknik pengumpulan data dengan cara memberikan formulir berisi sejumlah pertanyaan secara tertulis dengan disertai alternatif jawaban, sehingga responden tinggal memilih sesuai dengan pertanyaan sebenarnya (angket tertutup). Angket tersebut disebarakan langsung kepada responden penelitian. Pertanyaan yang ada dalam angket tersebut meliputi kebijakan pembangunan jalan, kinerja pengawas jalan dan jembatan dan efektivitas pelaksanaan Program Pembangunan Jalan dan Jembatan.

2. Studi dokumentasi yaitu memperoleh data sekunder dari laporan-laporan, dokumen-dokumen, peraturan-peraturan yang berkaitan dengan masalah penelitian, yaitu antara lain:

- a. Undang-undang dan Peraturan Pemerintah: Undang-Undang No 32 tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah
- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan
- c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan
- d. Peraturan Bupati Garut Nomor 540 Tahun 2012 tentang Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.
- e. Risalah-risalah rapat dan laporan-laporan pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan Dinas Bina marga Kabupaten Garut tahun 2014.
- f. Dokumen-dokumen lain seperti LAKIP Kabupaten Garut Tahun 2014.

3.4.4. Proses Pengumpulan Data

Proses pengumpulan data dilaksanakan melalui penyebaran angket yang dilaksanakan selama 2 bulan, dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Tahap persiapan, meliputi kegiatan:
 - a. Rekrutmen petugas dengan tujuan untuk membantu peneliti dalam menyebarkan angket, serta memberikan penjelasan kepada responden tentang cara pengisian kuesioner.
 - b. Pelatihan petugas yang bertujuan agar petugas mampu dan terampil dalam mengisi dan menjelaskan kuesioner kepada responden.
2. Tahap Pelaksanaan, meliputi kegiatan:
 - a. Melapor kepada pejabat terkait yang bertujuan untuk menyampaikan maksud dan tujuan pengumpulan data.
 - b. Melakukan pendataan responden yang akan dijadikan responden penelitian.
 - c. Melakukan pengumpulan data sesuai dengan kebutuhan penelitian.
3. Tahap Evaluasi, meliputi kegiatan:
 - a. Melakukan pemantauan pelaksanaan pengumpulan data dengan tujuan mengantisipasi adanya masalah dalam proses pengumpulan data.
 - b. Melakukan supervisi dengan tujuan membimbing responden cara mengisi kuesioner bila ada kesulitan.

- c. Melakukan evaluasi untuk menilai seberapa banyak kuesioner yang telah disebarkan terkumpul sesuai dengan waktu yang direncanakan.

4. Tahap Tindak lanjut

Langkah ini dilakukan bertujuan untuk menindaklanjuti tahap evaluasi terhadap masalah yang ditemukan di lapangan dan mencari pemecahannya dalam pengumpulan data.

5. Tahap pengakhiran

Merupakan langkah terakhir dari proses pengumpulan data yang dilakukan untuk pengecekan terakhir ke lapangan guna memastikan seluruh kuesioner telah diisi responden dan dikembalikan kepada peneliti untuk selanjutnya dilakukan proses analisa data.

3.5. Teknik Pengolahan Data

3.5.1. Proses Pengolahan Data

Setelah data terkumpul, selanjutnya peneliti akan melakukan pengolahan data dengan cara sebagai berikut :

1. *Editing*, yaitu proses kegiatan melakukan pemeriksaan/penyuntingan yang berupa kuesioner penelitian yang telah terkumpul dari responden, sehingga data yang terhimpun memenuhi harapan peneliti.
2. *Coding*, yaitu proses pemberian identitas dengan cara memberikan kode-kode pada kategori jawaban responden dalam kuesioner penelitian, sehingga memiliki arti tertentu pada saat data dianalisis.
3. *Tabulating*, yaitu proses memasukkan atau menskoring jawaban masing-masing responden terhadap setiap item pertanyaan pada angket/kuesioner pada tabel-tabel yang dibuat untuk masing-masing

variabel penelitian, sehingga akan didapat skor total jawaban responden pada masing-masing variabel. Hal ini dilakukan untuk memudahkan transformasi data pada saat dilakukan analisis data.

Selanjutnya untuk mengetahui kondisi variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan, kinerja pengawas jalan dan jembatan dan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan, makadilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari X, Y dan Z pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai menurut responden. Dari jawaban tersebut, kemudian disusun kriteria penilaian sebagai berikut :

1. Nilai kumulatif adalah jumlah nilai dari setiap item pertanyaan yang merupakan jawaban dari 66 responden.
2. Persentase adalah nilai kumulatif item dibagi dengan nilai frekuensinya dikalikan dengan 100 persen
3. Jumlah responden = 66 orang, dan nilai skala pengukuran terbesar = 5, sedangkan skala pengukuran terkecil = 1, sehingga diperoleh jumlah kumulatif nilai terbesar = $66 \times 5 = 330$, dan jumlah kumulatif nilai terkecil = $66 \times 1 = 66$. Adapun nilai persentase terbesar adalah $= (330/330) \times 100$ persen = 100 persen dan nilai persentase terkecil = $(66/66) \times 100$ persen = 100 persen, dari kedua nilai persentase tersebut diperoleh nilai rentang = 100 persen - 20 persen = 80 persen dan jika dibagi dengan 5 skala pengukuran didapat nilai interval persentase sebesar = $(80 \text{ persen}) / 5 = 16$ persen sehingga diperoleh klasifikasi kriteria penilaian persentase sebagai berikut :

Tabel 3.10

Kriteria Penilaian Berdasarkan Persentase

No	Persentase	Kriteria Penilaian
1	20-35,99	Sangat kurang baik
2	36-51,99	Kurang baik

3	52-67,99	Cukup baik
4	68-83,99	Baik
5	84-100	Sangat baik

Sumber: Hasil perhitungan

3.5.2. Proses Transformasi Data

Data yang diperoleh dari hasil angket masih berupa data ordinal, sedangkan dalam analisis diperlukan data yang berbentuk interval. Salah satu bentuk manipulasi data mentah penelitian dengan pendekatan kuantitatif adalah mentransformasikan data yang bersifat ordinal menjadi data interval melalui metode suksesif interval. Hal ini perlu dilakukan mengingat dalam proses analisis lanjutan perlu dipahami mengenai skala pengukuran minimal, yaitu interval.

Langkah-langkah transformasi data tersebut adalah sebagai berikut :

- 1) Memperhatikan setiap item pertanyaan
- 2) Dalam setiap item pertanyaan ditentukan beberapa frekuensi jawaban yang mendapat skor 1,2,3,4 dan 5.
- 3) Menentukan proporsi kumulatif.
- 4) Menghitung nilai Z untuk setiap proporsi kumulatif yang diperoleh dengan menggunakan tabel normal.
- 5) Tentukan nilai interval (*scale value*) untuk setiap nilai Z menggunakan formula sebagai berikut :

$$SV (\text{Scale Value}) = \frac{(\text{Denisty at lower limit}) (\text{Denisty at upperlimit})}{(\text{Area under upperlimit}) - (\text{Area under lower limit})}$$

- 6) Scale value terkecil (harga negatif terbesar) diubah menjadi sama dengan (1).

Penentuan data transformasi dengan menggunakan rumus :

$$SV_{\text{transformasi}} = SV - SV_{\text{minimum}} + 1$$

3.6. Pengujian Hipotesis Penelitian

Tujuan analisis data tersebut adalah menjadikan data mentah yang telah dikumpulkan dapat ditafsirkan menjadi informasi yang bermakna. Dalam proses pengolahan data mentah dipecahkan secara kelompok-kelompok kategori, diolah sedemikian rupa sehingga dapat menunjukkan makna untuk menjawab masalah yang diteliti atau untuk menguji hipotesis.

Pengujian hipotesis penelitian dilakukan dengan metode analisis jalur (*path analysis*) dengan tahapan sebagai berikut :

- 1) Menyusun matrik korelasi (r) dengan variabel terikat (Z) yang dipengaruhi oleh variabel X dan Y serta faktor luar yang tidak teridentifikasi seperti dibawah ini :

$$R = \begin{bmatrix} r_{xx} & r_{xy} & r_{zx} \\ & r_{yy} & r_{yz} \\ & & r_{zz} \end{bmatrix}$$

$$\text{Dimana : } r_{yx} = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum X^2) - (\sum X)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

$$r_{zy} = \frac{n \sum ZY - (\sum Z)(\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum Z^2) - (\sum Z)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

$$r_{zx} = \frac{n \sum XZ - (\sum X)(\sum Z)}{\sqrt{[(n \sum Z^2) - (\sum Z)^2] [(n \sum X^2) - (\sum X)^2]}}$$

- 2) Menguji koefisien jalur P_{yx}

Hipotesis Statistik :

$H_0 : P_{yx} \leq 0$ artinya pengaruh variabel X terhadap Y tidak signifikan.

$H_1 : P_{yx} > 0$ artinya pengaruh variabel X terhadap Y signifikan.

Statistik uji :

$$t = \frac{P_{xy}}{\sqrt{\frac{1 - P_{yx}^2}{n - 2}}} \text{ dimana } P_{yx} = r_{yx}$$

Kriteria Uji :

Tolak H_0 apabila $t > t_{(1-\alpha)(n-2)}$

3) Menyusun matriks korelasi R_X dengan vektor R_Z serta R_X dengan vektor R_Y ,

dengan rumus :

$$a. \quad R_X \begin{pmatrix} r_{x1 \ x1} & r_{x1x2} \\ R_{x2 \ x2} & r_{x2x2} \end{pmatrix} \quad R_2 \begin{pmatrix} r_{zx1} \\ r_{zx2} \end{pmatrix}$$

$$b. \quad R_X \begin{pmatrix} r_{x1 \ x1} & r_{x1x2} \\ R_{x2 \ x2} & r_{x2x2} \end{pmatrix} \quad R_2 \begin{pmatrix} r_{yx1} \\ r_{yx2} \end{pmatrix}$$

4) Membuat invers matriks korelasi (R^{-1})

$$R^{-1} = \begin{bmatrix} C_{xx} & C_{yx} & C_{zx} \\ & C_{yy} & C_{yz} \\ & & C_{zz} \end{bmatrix}$$

5) Menghitung besarnya pengaruh

$$P_{ZX} = \frac{C_{zx}}{C_{zz}}$$

$$P_{ZY} = \frac{C_{zy}}{C_{zz}}$$

6) Menguji hipotesis keberartian koefisien jalur

$H_0 : P_{zx} \leq 0$ melawan $H_1 : P_{zx} > 0$

$H_0 : P_{zy} \leq 0$ melawan $H_1 : P_{zy} > 0$

Statistik Uji :

$$t_x = \frac{P_{zx}}{\sqrt{\frac{1 - R^2_{zyx}}{(n - k - 1) (1 - R^2_{yx})}}}$$

$$t_y = \frac{P_{zy}}{\sqrt{\frac{1 - R^2_{zyx}}{(n - k - 1) (1 - R^2_{zy})}}}$$

Kriteria Uji :

Tolak H_0 apabila $t > t_{(1-\alpha)(n-k-1)}$ artinya terdapat pengaruh yang signifikan

7) Menentukan besarnya pengaruh variabel, antara lain :

a. Besar pengaruh variabel lain terhadap variabel Z

$$P^2_{y,\epsilon_1} = \sqrt{1 - R^2_{yx}}$$

$$P^2_{z,\epsilon_2} = \sqrt{1 - R^2_{zyx}}$$

b. Menghitung pengaruh langsung dan tidak langsung

Pengaruh langsung variabel X terhadap Z

$$P_{zx} = r_{zx} \cdot r_{zx}$$

(1) Pengaruh tidak langsung variabel X terhadap variabel Z

$$P_{zxy} = P_{zx} \cdot r_{yx} \cdot P_{zy}$$

(2) Jumlah pengaruh langsung dan tidak langsung terhadap variabel

$$Z = P_{zx} + P_{zxy}$$

(3) Pengaruh langsung variabel Y terhadap variabel Z

$$P_{zy} = r_{zy} \cdot r_{zy}$$

8) Menguji koefisien jalur secara simultan dengan uji F

$$a. F = \frac{(n - k - 1) R_z^2(x)}{k (1 - R_z^2(x))}$$

$$b. F = \frac{(n - k - 1) R_y^2(x)}{k (1 - R_y^2(x))}$$

9) Menguji secara parsial masing-masing variabel X dan Y (secara sendiri-sendiri) dengan uji T

a. Formulasi Hipotesis :

(a) $H_0 : \rho_{yx} \leq 0 \text{ Vs } H_1 : \rho_{yx} > 0$

(b) $H_0 : \rho_{zx} \leq 0 \text{ Vs } H_1 : \rho_{zx} > 0$

$$t_x = \frac{P_{zx}}{\sqrt{\frac{1 - R_z^2(x) C_{ii}}{(n - k - 1)}}}$$

b. Formulasi Hipotesis

(a) $H_0 : \rho_{yx} \leq 0 \text{ Vs } H_1 : \rho_{yx} > 0$

(b) $H_0 : \rho_{zx} \leq 0 \text{ Vs } H_1 : \rho_{zx} > 0$

$$t_x = \frac{P_{yx}}{\sqrt{\frac{1 - R_y^2(x) C_{ii}}{(n - k - 1)}}}$$

Kaidah keputusan :

Bila $t_{hitung} \leq t_{tabel}$ diterima H_0 (tidak signifikan)

Bila $t_{hitung} > t_{tabel}$ ditolak H_0 (signifikan)

3.7. Lokasi, Jadwal Waktu Penelitian dan Tahap-Tahap Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Dinas Bina Marga Kabupaten Garut, Jalan Raya Samarang Garut.

Waktu penelitian dilaksanakanselama 8 bulan. Adapun tahap-tahap penelitian sebagai berikut:

1. Memilih masalah penelitian
2. Melakukan studi literatur terhadap masalah-masalah
3. Merumuskan topik penelitian
4. Menyusun usulan penelitian
5. Melakukan ujian seminar penelitian
6. Melakukan uji validitas dan reliabilitas alat ukur penelitian
7. Perbaikan Usulan Penelitian
8. Melakukan proses pengumpulan data
9. Melakukan proses pengolahan dan analisis data
10. Melakukan penulisan atau penyusunan laporan hasil penelitian
11. Ujian sidang tesis
12. Perbaikan tesis
13. Publikasi Tesis

Untuk lebih jelasnya tentang jadwal waktu penelitian dapat dilihat dalam tabel berikut ini.

Tabel 3.11

Jadwal Penelitian

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

4.1.1 Permasalahan Kebinamargaan di Kabupaten Garut

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Dinas Bina Marga Kabupaten Garut, persoalan kebinamargaan di Kabupaten Garut adalah sebagai berikut:

1. Masih tingginya kondisi kerusakan jalan Kabupaten
2. Belum optimalnya system jaringan jalan yang menjadi proses penghubung antara kecamatan dan antar pusat pertumbuhan terutama di wilayah selatan
3. Masih rendahnya kondisi jalan kolektor di ruas jalan Jabar Selatan
4. Potensi sumberdaya air di Kabupaten Garut yang besar belum dapat dimanfaatkan secara optimal untuk menunjang kegiatan pertanian, industri dan kebutuhan domestik
5. Masih rendahnya kondisi infrastruktur yang mendukung upaya konservasi, pendayagunaan sumberdaya air dan pengendalian daya rusak air.

4.1.2 Kebijakan Pemerintah Kabupaten Garut untuk Mengatasi Masalah Kebinamargaan

Untuk mengatasi persoalan kebinamargaan di Kabupaten Garut, Pemerintah Kabupaten Garut mengeluarkan kebijakan peningkatan kuantitas dan kualitas infrastruktur wilayah sesuai dengan daya dukung lingkungan dan fungsi ruang. Kebijakan tersebut disusun dalam Rencana Strategis Kabupaten Garut Tahun 2014-2019 yang terdiri dari delapan sasaran strategis, sebagai berikut:

1. Meningkatnya kapasitas dan daya dukung jalan dan jembatan kabupaten untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan
2. Meningkatnya ketersediaan infrastruktur dasar permukiman dan perumahan
3. Tersedianya infrastruktur sumberdaya air dan pemenuhan kecukupan air baku yang memadai untuk mendukung pengembangan kegiatan ekonomi
4. Meningkatnya cakupan pelayanan infrastruktur energy dan kelistrikan
5. Mengembangkan infrastruktur perhubungan dalam rangka peningkatan pelayanan pergerakan orang, barang dan jasa
6. Terlaksananya upaya pengendalian pencemaran kerusakan air
7. Penataan penduduk sehingga tercapai keserasian antara daya tampung penduduk dan daya tampung lingkungan
8. Meningkatnya peran dan fungsi penataan ruang

4.1.3 Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Bina Marga Kabupaten Garut

Dinas merupakan unsur pelaksana Pemerintah Daerah yang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada Bupati melalui sekretaris Daerah.

Tugas pokok dan fungsi Dinas Bina Marga diatur berdasarkan Peraturan Bupati Garut Nomor 540 Tahun 2012 tentang Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Bina Marga Kabupaten Garut. Dalam Peraturan Bupati Garut Nomor 540 Tahun 2012 tersebut pada pasal 3 disebutkan bahwa “Dinas Bina Marga Kabupaten Garut mempunyai tugas pokok Pemenuhan standar pelayanan minimal jalan, merumuskan kebijakan teknis operasional, pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatankan, melaksanakan kerjasama dan mengendalikan pelaksanaan urusan pemerintah daerah bidang bina marga meliputi kesekretariatan, bidang bina teknik, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas”.

Sedangkan fungsi Kepala Dinas adalah sebagai berikut:

1. Perumusan, pengaturan dan pelaksanaan kebijakan teknis operasional bidang binamarga sesuai dengan kebijakan nasional dan propinsi serta kebijakan umum daerah;
2. Pembinaan, pengendalian dan fasilitasi pelaksanaan tugas kesekretariatan, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas;
3. Penyelenggaraan dan pengelolaan sumberdaya aparatur, keuangan, sarana dan prasarana dinas;
4. Penyelenggaraan pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan dan kerjasama dalam rangka pelaksanaan tugas;

5. Penyelenggaraan monitoring, evaluasi dan pelaporan capaian kinerja dinas binamarga.

Uraian tugas Kepala Dinas Binamarga adalah sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis dinas yang meliputi kesekretariatan, bidang bina teknik, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas serta kelompok jabatan fungsional berdasarkan visi dan misi serta tugas pokok dan fungsi dinas;
2. Menyelenggarakan perumusan dan penetapan rencana kerja yang meliputi kesekretariatan, bidang bina teknik, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas serta kelompok jabatan fungsional berdasarkan kebijakan umum dan standar pelayanan minimal;
3. Menyelenggarakan dan melaksanakan kebijakan penataan jalan dan jembatankan penyusunan dan penetapan rencana strategis, laporan akuntabilitas kinerja instansi pemerintah, penyusunan indicator kinerja utama, rencana kerja tahunan, penetapan kinerja, standar operasional prosedur, standar pelayanan dinas, serta melaksanakan kebijakan penataan jalan dan jembatankan kebutuhan data dan informasi bagi penyusunan laporan keterangan pertanggungjawaban dan laporan pertanggungjawaban akhir masa jabatan kepala daerah, laporan penyelenggaraan pemerintah daerah serta dokumen-dokumen perencanaan, pelaksanaan, evaluasi, penilaian dan pelaporan kinerja lainnya.

4. Menyelenggarakan perumusan dan penetapan kebijakan teknis di bidang bina teknik, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas berdasarkan visi dan misi serta tugas pokok dan fungsi dinas;
5. Menyelenggarakan kebijakan pemerintah dan propinsi serta kebijakan umum daerah dalam rangka pelaksanaan urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum lingkup binamarga;
6. Pemenuhan standar pelayanan minimal jalan, mengatur, membina, mengevaluasi, mengendalikan dan mengpelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatankan pelaksanaan kebijakan teknis serta tugas dinas;
7. Menyelenggarakan perumusan rencana kebutuhan/pembangunan bidang bina teknik, pembangunan dan peningkatan, pemeliharaan, pengawasan dan pemanfaatan jalan serta Unit Pelaksana Teknis Dinas sebagai bahan perencanaan pembangunan daerah;
8. Menyelenggarakan penetapan program dan rencana kerja lingkup bina marga serta UPTD;
9. Menyelenggarakan perancangan dan pengembangan system informasi dan dokumentasi teknis pelaksanaan program pembangunan bidang binamarga;
10. Menyelenggarakan pembinaan tenaga fungsional bidang binamarga;
11. Mendistribusikan tugas kepada staf secara lisan maupun tulisan sesuai dengan bidang tugas masing-masing;

12. Menyelenggarakan konsultasi tugas dengan pihak-pihak terkait baik teknis maupun administrative, untuk keserasian dan keharmonisan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi dinas;
13. Menjelaskan perkembangan kebijakan-kebijakan dan prioritas kepada staf;
14. Memantau pelaksanaan tugas staf melalui rapat-rapat intern dan petunjuk langsung untuk keterpaduan pelaksanaan tugas;
15. Mengarahkan dan mengendalikan pelaksanaan tugas staf berdasarkan program kerja dinas;
16. Membina staf sesuai ketentuan kepegawaian untuk peningkatan kualitas dan karier staf;
17. Memeriksa konsep-konsep surat yang diajukan oleh staf sebelum ditandatangani;
18. Mengevaluasi pelaksanaan tugas staf melalui penilaian DP3 dan atau sasaran kinerja pegawai untuk mengetahui prestasi kerjanya dan sebagai bahan pembinaan serta upaya tindaklanjut;
19. Mengevaluasi pelaksanaan tugas Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas melalui DP3 dan atau sasaran kerja pegawai berdasarkan rekomendasi camat;
20. Mengadakan pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan dan kerjasama dengan pihak-pihak baik teknis maupun administrative untuk sinkronisasi pelaksanaan tugas;
21. Melaporkan pelaksanaan tugas dinas secara lisan, tertulis, berkala atau sesuai kebutuhan kepada pimpinan;

22. Memberi saran dan pertimbangan kepada pimpinan yang menyangkut bidang tugas dinas;
23. Melaksanakan tugas-tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai tugas pokok dan fungsinya.

Dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya, Kepala Dinas Binamarga membawahkan:

1. Sekretariat
2. Bidang Bina Teknik
3. Bidang Pembangunan dan Peningkatan;
4. Bidang Pemeliharaan;
5. Bidang Pengawasan dan Pemanfaatan Jalan
6. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD);
7. Kelompok Jabatan Fungsional

1. Sekretariat

Sekretariat dipimpin oleh seorang sekretaris yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada kepala dinas, mempunyai tugas pokok merumuskan rencana kerja kesekretariatan yang meliputi pelayanan umum dan kepegawaian, keuangan serta perencanaan, evaluasi dan pelaporan.

Dalam pelaksanaan tugasnya, sekretarias membawahkan:

- a. Subbagian Umum dan Kepegawaian;
- b. Subbagian Keuangan;

- c. Sub Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan

2. Bidang Teknik

Bidang Bina Teknik dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada kepala dinas, mempunyai tugas pokok menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis dan menyelenggarakan penyusunan rencana kerja bidang teknik, meliputi survey dan perencanaan teknis, pengolahan program dan monitoring evaluasi teknis.

Kepala Bidang Teknik membawahkan:

- a. Seksi Survey dan Perencanaan Teknis
- b. Seksi Pengolahan Program dan
- c. Seksi Monitoring Evaluasi Teknis

3. Bidang Pembangunan dan Peningkatan

Bidang Pembangunan dan peningkatan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada kepala dinas, mempunyai tugas pokok menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis dan menyelenggarakan penyusunan rencana kerja bidang pembangunan dan peningkatan, meliputi pembangunan dan peningkatan jalan, pembangunan dan penggantian jembatan serta pembangunan dan pembinaan jalan desa.

Bidang Pembangunan dan Peningkatan membawahkan:

- a. Seksi Pembangunan Dan Peningkatan Jalan

- b. Seksi Pembangunan Dan Penggantian Jembatan
- c. Seksi Pembangunan Dan Pembinaan Jalan Desa

4. Bidang Pemeliharaan

Bidang Pemeliharaan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada kepala dinas, mempunyai tugas pokok menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis dan menyelenggarakan penyusunan rencana kerja bidang pemeliharaan, meliputi pemeliharaan jalan kabupaten/desa, pemeliharaan jembatan dan pemeliharaan jalan kota.

Bidang Pemeliharaan membawahkan:

- a. Seksi Pemeliharaan Jalan Kabupaten/Desa,
- b. Seksi Pemeliharaan Jembatan Dan
- c. Seksi Pemeliharaan Jalan Kota

5. Bidang Pengawasan dan Pemanfaatan jalan

Bidang Pengawasan dan Pemanfaatan Jalan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada di bawah dan bertanggungjawab kepada kepala dinas, mempunyai tugas pokok menyelenggarakan perumusan kebijakan teknis dan menyelenggarakan penyusunan rencana kerja bidang pengawasan dan pemanfaatan jalan, meliputi pengujian lahan dan bahan, pemanfaatan dan leger jalan serta peralatan dan perbengkelan.

Bidang pengawasan dan pemanfaatan jalan membawahkan:

- a. Seksi pengujian lahan dan bahan,
- b. Seksi pemanfaatan dan leger jalan serta
- c. Seksi peralatan dan perbengkelan

6. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD)

Pada dinas dapat dibentuk UPTD untuk melaksanakan sebagian kegiatan teknis operasional dan/atau kegiatan penunjang yang mempunyai wilayah kerja satu atau beberapa kecamatan.

7. Kelompok Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional mempunyai tugas pokok melaksanakan berbagai kegiatan dinas secara professional berdasarkan disiplin ilmu dan keahliannya serta disesuaikan dengan kebutuhan. Setiap kelompok jabatan fungsional dipelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatankan oleh seorang tenaga fungsional senior yang ditunjuk diantara tenaga fungsional yang ada di lingkungan dinas.

4.2 Karakteristik Responden

Responden yang dijadikan sebagai sumber informasi dalam penelitian ini adalah para pegawai Dinas Binamarga Kabupaten Garut yang berjumlah 66 orang. Adapun karakteristik responden yang diukur adalah jenis kelamin, usia responden, pendidikan formal, status kepegawaian dan masa kerja.

4.2.1 Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin

Karakteristik responden pertama yang diukur adalah karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin. Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin disajikan sebagai berikut:

Tabel 4.1

Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
1	Laki-laki	37	56.06
2	Perempuan	29	43.94
Jumlah		66	100

Sumber : Hasil Penelitian, 2016

Pada tabel tersebut diketahui bahwa sebanyak 56,06 persen responden berjenis kelamin laki-laki sedangkan 43,94 persennya merupakan responden perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa banyaknya responden laki-laki dan perempuan jumlahnya hampir seimbang, yaitu responden laki-laki sedikit lebih banyak daripada responden perempuan.

4.2.2 Karakteristik Responden Menurut Usia

Karakteristik responden yang kedua yang diukur adalah karakteristik responden berdasarkan tingkat usia. Faktor usia sangat penting karena usia yang telah dicapai seseorang erat kaitannya dengan tingkat aktifitas dan kematangan seseorang dalam berperilaku.

Tabel 4.2

Karakteristik Responden Menurut Usia

No	Usia (tahun)	Jumlah	Persentase
1	< 30	2	3.03
2	30-39	35	53.03
3	40-49	19	28.79
4	50 ke atas	10	15.15
Jumlah		66	100

Sumber : Hasil Penelitian, 2016

Berdasarkan tabel 4.2 diketahui bahwa sebagian besar usia responden berada pada interval 30-39 tahun yaitu sebanyak 53,032persen, diikuti oleh responden yang berada diantara usia 40-49 tahun sebesar 28,79persen. Sedangkan responden dengan jumlah persentase paling rendah adalah responden yang berusia kurang dari 30 tahun sebanyak 3,03persen. Dengan

demikian berdasarkan data tersebut diperoleh kesimpulan bahwa sebagian besar responden berada pada usia relatif matang sehingga akan memiliki kemampuan mempersepsikan pertanyaan yang diajukan peneliti lebih tepat dan secara relative akan memiliki tingkat kemandirian yang relatif tinggi bila dibandingkan dengan orang yang masih berusia muda, sehingga jawaban responden diharapkan memiliki akurasi serta konsistensi yang tinggi.

4.2.3 Karakteristik Responden Menurut Tingkat Pendidikan

Karakteristik responden yang ketiga yang diukur adalah karakteristik responden menurut tingkat pendidikan. Secara umum tingkat pendidikan dapat menjadi salah satu karakter yang dapat menentukan perbedaan kualitas individu, terutama berkaitan dengan kemampuan konseptual dan kemampuan persepsi seseorang. Karakteristik menurut tingkat pendidikan dibagi kedalam 4 kelompok latar belakang pendidikan, yakni pendidikan SMA, Diploma (D3), Sarjana (S1) dan pascasarjana (S2). Karakteristik responden berdasarkan pendidikan selengkapnya disajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4.3

Karakteristik Responden Menurut Tingkat Pendidikan

No	Pendidikan	Jumlah	Persentase
1	SMA	28	42.42

2	Diploma (D3)	6	9.09
3	Sarjana (S1)	28	42.42
4	Pascasarjana (S2)	4	6.06
Jumlah		66	100

Sumber : Hasil Penelitian, 2016

Berdasarkan tabel diatas, terlihat bahwa pendidikan responden yang paling banyak adalah sarjana dan SMA yakni masing-masing sebanyak 42,42persen, diikuti responden dengan latar belakang pendidikan Pascasarjana (S2) merupakan responden dengan jumlah persentase terendah. Melihat data tersebut maka dapat dikemukakan bahwa sebagian besar responden memiliki pendidikan yang relatif baik, sehingga diharapkan jawaban yang diberikan memiliki tingkat akurasi yang baik sebab umumnya tingkat pendidikan memberikan kecenderungan orang untuk lebih rasional dan mampu mempersepsikan sesuatu lebih tepat.

4.2.4 Karakteristik Responden Berdasarkan Masa Kerja

Selanjutnya pada tabel berikut dapat kita lihat karakteristik responden menurut masa kerja yang dibagi kedalam 4 kelompok masa kerja, yakni kurang dari 5 tahun, antara 5 sampai 10 tahun, 11 hingga 15 tahun dan 15 tahun ke atas. Hasil penelitian tentang masa kerja responden adalah sebagai berikut ini.

Tabel 4.4

Jumlah Responden Berdasarkan Masa Kerja

No	Masa Kerja (tahun)	Jumlah	Persentase
1	< 5	4	6.06
2	5-10	40	60.61
3	11-15	14	21.21
4	15 tahun ke atas	8	12.12
Jumlah		66	100

Sumber : Hasil Penelitian, 2016

Berdasarkan data dalam tabel di atas menunjukkan bahwa responden dengan masa kerja yang paling banyak adalah antara 5 hingga 10 tahun yakni sebanyak 60,61 persen. Sedangkan responden dengan masa kerja 11 hingga 15 tahun terdapat sebanyak 21,21 persen. Responden dengan masa kerja paling rendah yakni responden dengan masa kerjakurang dari 5 tahun jumlahnya sebanyak 6,06 persen. Dengan demikian terlihat bahwa sebagian besar responden relatif sudah cukup lama bekerja. Secara umum lama bekerja akan menentukan kecenderungan responden memiliki cukup pengalaman serta keahlian pada bidang tugasnya, sehingga diharapkan responden tidak akan kesulitan untuk menjawab secara tepat pertanyaan tentang pekerjaannya yang diberikan peneliti.

4.3. Deskripsi Hasil Penelitian

Untuk mengetahui kondisi variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan, kinerja pengawas jalan dan jembatandan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari X, Y dan Z pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai menurut responden. Dari jawaban tersebut, kemudian disusun kriteria penilaian sebagai berikut :

4. Nilai kumulatif adalah jumlah nilai dari setiap item pertanyaan yang merupakan jawaban dari 66 responden.
5. Persentase adalah nilai kumulatif item dibagi dengan nilai frekuensinya dikalikan dengan 100 persen
6. Jumlah responden = 66 orang, dan nilai skala pengukuran terbesar = 5, sedangkan skala pengukuran terkecil = 1, sehingga diperoleh jumlah kumulatif nilai terbesar = $66 \times 5 = 330$, dan jumlah kumulatif nilai terkecil = $66 \times 1 = 66$. Adapun nilai persentase terbesar adalah = $(330/330) \times 100$ persen = 100 persen dan nilai persentase terkecil = $(66/66) \times 100$ persen = 20 persen, dari kedua nilai persentase tersebut diperoleh nilai rentang = 100persen-20persen = 80 persen dan jika dibagi dengan 5 skala pengukuran didapat nilai interval persentase sebesar = $(80\text{persen}) / 5 = 16$ persen sehingga diperoleh klasifikasi kriteria penilaian persentase sebagai berikut :

Tabel 4.5**Kriteria Penilaian Berdasarkan Persentase**

No	Persentase	Kriteria Penilaian
1	20-35,99	Sangat kurang baik
2	36-51,99	Kurang baik
3	52-67,99	Cukup baik
4	68-83,99	Baik
5	84-100	Sangat baik

Sumber: Hasil perhitungan

4.3.1 Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan dan Jembatan (X)

Untuk mengetahui kondisi variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan dan Jembatan, makadilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 22 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai menurut responden. Hasil pengolahan data terhadap 22 pertanyaan pada variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan dan Jembatandisajikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 4.6

**Kriteria Penilaian Variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan
dan Jembatan (X)**

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
1	Informasi kebijakan penataan jalan dan jembatan disampaikan dengan jelas	261	79.09	Baik
2	Kebijakan dipahami dengan jelas	254	76.97	Baik
3	Informasi tentang kebijakan penataan jalan dan jembatan diterima dengan akurat	248	75.15	Baik
4	Informasi tentang kebijakan penataan jalan dan jembatan yang diterima dari pimpinan sesuai dengan pedoman peundang-undangan yang telah ditetapkan	260	78.79	Baik
5	Informasi tentang kebijakan disampaikan pimpinan-pimpinan secara konsisten	220	66.67	Cukup Baik
6	Informasi tentang kebijakan penataan jalan dan jembatan dilakukan secara terus menerus/(kontinuitas)	237	71.82	Baik
7	Para staf pelaksana memiliki kemampuan yang memadai untuk menerapkan kebijakan baik dari pengetahuan maupun keahlian	249	75.45	Baik
8	Jumlah staf pelaksana relatif memadai untuk menerapkan kebijakan dengan efektif	223	67.58	Cukup Baik
9	Ketersediaan media informasi sebagai penunjang pelaksanaan kebijakan sangat memadai	226	68.48	Baik
10	Media informasi yang ada dimanfaatkan secara maksimal untuk menyampaikan	193	58.48	Cukup

	informasi kebijakan secara terbuka			Baik
11	Ketersediaan fasilitas penunjang seperti ATK, Alat dan perlengkapan pembangunan jalan memadai	189	57.27	Cukup Baik
12	Ketersediaan anggaran sangat cukup untuk menerapkan kebijakan dengan efektif	215	65.15	Cukup Baik
13	Kerjasama untuk menerapkan kebijakan dengan benar sangat terjalin	248	75.15	Baik
14	Semua staf pelaksana memiliki kesepakatan/Consensus untuk menerapkan kebijakan dengan maksimal	254	76.97	Baik
15	Para staf pelaksana menggunakan pengetahuan yang memadai dalam menerapkan kebijakan	235	71.21	Baik
16	keterampilan staf pelaksana untuk menerapkan kebijakan sangat memadai	257	77.88	Baik
17	Kemauan menerapkan kebijakan dengan efektif sangat tinggi	256	77.58	Baik
18	Para staf pelaksana memiliki kemauan mendelegasikan wewenang dengan baik	247	74.85	Baik
19	Terdapat pembagian tugas dan wewenang yang jelas	261	79.09	Baik
20	Prosedur dan mekanisme kerja ditetapkan dengan jelas dan rutin	262	79.39	Baik
21	Terdapat pembagian tanggungjawab antar unit yang jelas	239	72.42	Baik

22	Terdapat koordinasi yang baik antar bidang kerja dalam pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan	221	66.97	Cukup Baik
	Jumlah	5255		
	Rata-Rata	238.86	72.38	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan adalah **baik** yaitu sebesar 72,38persen dari seluruh pertanyaan pada variabel tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap pelaksanaan pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan di Dinas Binamarga Kabupaten Garut relatif sudah baik, artinya dari keseluruhan dimensi pada variable pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan, yakni dimensi komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap serta dimensi struktur birokrasi menunjukkan pelaksanaannya relatif sudah terlaksana dengan baik.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Prosedur dan mekanisme kerja ditetapkan dengan jelas dan rutin”, sebesar79,39 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan anggaran telah dilaksanakan dengan relatif baik yakni komunikasi telah dilaksanakan secara jelas, tepat dan konsisten, sumberdaya manusia dan sumberdaya yang lain relatif tersedia, disposisi atau sikap yang ditunjukkan dengan kemauan dan keinginan

menerapkan kebijakan serta struktur birokrasi melalui fragmentasi pertanggungjawaban serta adanya prosedur yang rutin serta koordinasi.

Sedangkan persentase terendah pada variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terdapat pada item “Ketersediaan fasilitas penunjang seperti ATK, alat dan perlengkapan pembangunan jalan memadai” sebesar 57,27 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa alat dan perlengkapan yang diperlukan dalam mengimplementasikan kebijakan relatif belum lengkap masih perlu dilengkapi lagi.

Hasil observasi menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan sudah dijalankan dengan relatif baik, artinya kebijakan telah dikomunikasikan walaupun dalam pemanfaatan media perlu ditingkatkan lagi, sumberdaya kebijakan meliputi sumberdaya manusia relatif sudah mampu menerapkan kebijakan walaupun dari segi anggaran belum memadai, kemauan dari para staf pelaksana untuk menerapkan kebijakan terlihat cukup baik dan struktur birokrasi baik dilihat dari adanya struktur dan pembagian kerja, namun pada koordinasi perlu peningkatan.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pembangunan dan Peningkatan terkait dengan pelaksanaan kebijakan penataan jalan bahwa pelaksanaan pembangunan jalan selalu mengacu pada kebijakan yang ada yaitu UU nomor 38 Tahun 2004 dan PP Nomor 34 Tahun 2006. Terkait dengan komunikasi pimpinan selalu menyampaikan kebijakan kepada para staf sesuai dengan pedoman teknis, sumberdaya relatif memadai dari segi jumlah namun

dari segi kesesuaian dengan keahlian masih kurang, perlengkapan untuk pelaksanaan kebijakan juga masih terbatas dan perlu anggaran untuk meningkatkan ketersediaan sarana dan masalah koordinasi masih perlu ditingkatkan lagi.

Berkaitan dengan pelaksanaan kebijakan penataan jalan, menurut Mazmanian dan Sabatier (dalam Iskandar, 2013:207) menjelaskan bahwa implementasi kebijakan tidak lain adalah pelaksanaan keputusan kebijakan biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan badan peradilan lainnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai dengan berbagai cara untuk menstruktur atau mengatur proses implementasinya. Jadi mempelajari masalah implementasi kebijakan berarti berusaha untuk memahami apa-apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program diberlakukan atau dirumuskan, yakni peristiwa-peristiwa dan kegiatan-kegiatan yang terjadi setelah proses pengesahan kebijakan negara, baik itu menyangkut usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun usaha untuk memberikan dampak tertentu pada masyarakat ataupun peristiwa-peristiwa.

Edwards III (dalam Iskandar, 2013:221) mengemukakan bahwa implementasi kebijakan akan berhasil apabila terdapat empat dimensi kritis yang mendukung, yakni komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap dan struktur birokrasi. Bila ada salah satu dimensi tersebut tidak terlaksana dengan baik maka akan mengurangi keberhasilan dalam pelaksanaan kebijakan, bahkan bias saja pelaksanaan kebijakan menjadi gagal.

Untuk mengetahui kondisi selengkapanya dari variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan, peneliti mengembangkan empat dimensi sebagai alat ukur, yaitu dimensi komunikasi, sumber daya, disposisi atau sikap serta struktur birokrasi. Hasil pengolahan data terhadap masing-masing dimensi adalah sebagai berikut :

1. Dimensi Komunikasi

Untuk mengetahui kondisi dimensi komunikasi, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 6 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 6 pertanyaan tentang dimensi komunikasi disajikan dalam table 4.7.

Berdasarkan data dalam tabel 4.7 berikut ini diketahui bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi komunikasi adalah **baik** yaitu sebesar 74,75 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap pelaksanaan dimensi komunikasi relatif sudah baik, artinya komunikasi kebijakan telah disampaikan dengan jelas, tepat dan konsisten. Hasil penelitian dimensi komunikasi selengkapanya tersaji berikut ini.

Tabel 4.7

Kriteria penilaian Dimensi Komunikasi

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
1	Informasi kebijakan penataan jalan dan jembatan disampaikan dengan jelas	261	79.09	Baik
2	Kebijakan dipahami dengan jelas	254	76.97	Baik
3	Informasi tentang kebijakan penataan jalan dan jembatan diterima dengan akurat	248	75.15	Baik
4	Informasi tentang kebijakan penataan jalan dan jembatan yang diterima dari pimpinan sesuai dengan pedoman peundang-undangan yang telah ditetapkan	260	78.79	Baik
5	Informasi tentang kebijakan disampaikan pimpinan-pimpinan secara konsisten	220	66.67	Cukup Baik
6	Informasi tentang kebijakan penataan jalan dan jembatan dilakukan secara terus menerus/(kontinuitas)	237	71.82	Baik
	Jumlah	1480		Baik

	Rata-Rata	246.67	74.75	
--	-----------	--------	-------	--

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Informasi kebijakan penataan jalan dan jembatan disampaikan dengan jelas”, sebesar 79,09 persen dengan kriteria baik.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Informasi tentang kebijakan disampaikan pimpinan-pimpinan secara konsisten” sebesar 66,67 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menggambarkan konsistensi informasi yang disampaikan pimpinan perlu ditingkatkan.

Menurut pendapat peneliti untuk mencapai keberhasilan pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan semua unit dalam organisasi harus memiliki tujuan yang sama sehingga semua gerak serta tindakan berorientasi pada satu tujuan dengan begitu akan tercipta sinergitas dan kekompakan diantara masing-masing individu atau unit walaupun berbeda unit organisasi. Untuk menciptakan sinergitas dalam organisasi diperlukan komunikasi yang baik, dan ini menjadi tugas pimpinan dalam hal ini adalah Kepala Dinas. Kepala Dinas harus dapat mengkomunikasikan tujuan kebijakan kepada semua pegawai, sehingga pegawai mengetahui arah yang akan dicapai atau dituju. Dengan begitu akan tercipta kesamaan pandangan dan gerak.

Hasil observasi menunjukkan bahwa pelaksanaan komunikasi relatif baik, artinya kebijakan tentang penataan jalan sudah disampaikan oleh pimpinan

kepada para staf pelaksana baik secara langsung maupun tidak langsung, disampaikan cukup jelas serta konsisten.

Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Binamarga terkait dengan pelaksanaan komunikasi untuk menyampaikan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap para pegawainya dengan jelas, akurat dan konsisten dilaksanakan baik secara langsung melalui kegiatan pembinaan dalam rapat-rapat internal, melalui papan informasi yang ada di lingkungan kantor, serta dokumen-dokumen yang dibagikan kepada setiap pegawai.

Untuk melaksanakan kebijakan penataan jalan dan jembatan memerlukan komunikasi sebab pada hakekatnya para pegawai perlu mengetahui tujuan yang ingin dicapai oleh kebijakan. Sehingga dapat dikatakan, semakin baik pemahaman tujuan maka akan semakin baik pula terciptanya komunikasi yang pada gilirannya pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan akan terlaksana semakin baik.

Secara teoritis, menurut Edwards III (dalam Rusli, 2013:101) dalam komunikasi terdapat tiga aspek yang penting yaitu transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Syarat pertama agar pelaksanaan kebijakan itu efektif, maka kebijakan harus diserahkan kepada orang-orang yang disertai tanggung jawab untuk melaksanakannya dengan jelas, tentu saja hal ini memerlukan komunikasi yang tepat dan dilakukan dengan tepat pula oleh pelaksana kebijakan. Komando untuk mengimplimentasikan kebijakan harus ditransmisikan kepada personalia yang tepat dan kebijakan ini harus jelas, akurat dan konsisten.

Menurut Agustino (2006:157), “komunikasi merupakan salah satu variabel penting yang mempengaruhi implementasi kebijakan, komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan”.

2. Dimensi Sumberdaya

Untuk mengetahui kondisi dimensi sumberdaya, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 6 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 6 pertanyaan tentang dimensi sumberdaya adalah sebagai berikut:

Tabel 4.8

Kriteria penilaian Dimensi Sumberdaya

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
7	Para staf pelaksana memiliki kemampuan yang memadai untuk menerapkan kebijakan baik dari	249	75.45	Baik

	pengetahuan maupun keahlian			
8	Jumlah staf pelaksana relatif memadai untuk menerapkan kebijakan dengan efektif	223	67.58	Cukup Baik
9	Ketersediaan media informasi sebagai penunjang pelaksanaan kebijakan sangat memadai	226	68.48	Baik
10	Media informasi yang ada dimanfaatkan secara maksimal untuk menyampaikan informasi kebijakan secara terbuka	193	58.48	Cukup Baik
11	Ketersediaan fasilitas penunjang seperti ATK, Alat dan perlengkapan pembangunan jalan memadai	189	57.27	Cukup Baik
12	Ketersediaan anggaran sangat cukup untuk menerapkan kebijakan dengan efektif	215	65.15	Cukup Baik
	Jumlah	1295		
	Rata-Rata	215.83	65.40	Cukup Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi sumberdaya adalah **cukup baik** yaitu sebesar 65,40 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa perlu peningkatan dalam aspek sumberdaya kebijakan yang meliputi SDM, Sumberdaya sarana dan prasarana, media informasi serta sumberdaya anggaran.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Para staf pelaksana memiliki kemampuan yang memadai untuk menerapkan kebijakan baik dari pengetahuan maupun keahlian”, sebesar 75,45 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa responden beranggapan pengetahuan dan keahlian para staf relatif baik untuk dapat menerapkan kebijakan dengan efektif.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Ketersediaan fasilitas penunjang seperti ATK, Alat dan perlengkapan pembangunan jalan memadai” sebesar 57,27 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa alat dan perlengkapan yang diperlukan dalam mengimplementasikan kebijakan relatif belum lengkap masih perlu dilengkapi lagi.

Hasil observasi menunjukkan bahwa sumberdaya yang meliputi SDM, sarana dan prasarana, ketersediaan media informasi dan anggaran perlu peningkatan. SDM yang perlu ditingkatkan adalah kompetensi pengetahuan, sedangkan sarana yang perlu ditingkatkan adalah perlengkapan penunjang pembangunan jalan seperti alat berat, truk dan peralatan lainnya.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Peningkatan dan Pembangunan terkait dengan sumberdaya mengatakan bahwa sumberdaya manusia relatif memadai jumlahnya namun dari segi kompetensi belum memuaskan. Selain itu fasilitas sarana juga masih kurang dan juga anggaran masih kurang. Untuk meningkatkan kompetensi pegawai Dinas Binamarga secara rutin mengirimkan pegawainya untuk mengikuti diklat terkait.

3. Dimensi Disposisi atau sikap

Untuk mengetahui kondisi dimensi disposisi atau sikap, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 6 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 6 pertanyaan tentang dimensi disposisi atau sikap adalah sebagai berikut:

Tabel 4.9

Kriteria penilaian Dimensi Disposisi atau Sikap

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
13	Kerjasama untuk untuk menerapkan kebijakan dengan benar sangat terjalin	248	75.15	Baik
14	Semua staf pelaksana memiliki kesepakatan/Consensus untuk menerapkan kebijakan dengan maksimal	254	76.97	Baik
15	Para staf pelaksana menggunakan pengetahuan yang memadai dalam menerapkan kebijakan	235	71.21	Baik
16	keterampilan staf pelaksana untuk menerapkan kebijakan sangat memadai	257	77.88	Baik

17	Kemauan menerapkan kebijakan dengan efektif sangat tinggi	256	77.58	Baik
18	Para staf pelaksana memiliki kemauan mendelegasikan wewenang dengan baik	247	74.85	Baik
	Jumlah	1497		
	Rata-Rata	249.50	75.61	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensidisposisi atau sikap adalah **baik** yaitu sebesar 75,61 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa kemauan dan keinginan para staf pelaksana untuk menerapkan kebijakan relatif sudah baik.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “keterampilan staf pelaksana untuk menerapkan kebijakan sangat memadai”, sebesar 77,88 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa para staf pelaksana kebijakan beranggapan mereka memiliki keahlian yang cukup untuk menerapkan kebijakan.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Para staf pelaksana menggunakan pengetahuan yang memadai dalam menerapkan kebijakan” sebesar 71,21 persen dengan kriteria baik. Jawaban responden menunjukkan

bahwa pengetahuan para staf pelaksana perlu ditingkatkan terkait dengan pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan.

Hasil observasi diketahui bahwa pelaksanaan kebijakan dari aspek disposisi atau sikap sudah relatif baik yang ditunjukkan dengan adanya keinginan dari para pelaksana untuk menerapkan kebijakan secara sungguh-sungguh.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pembangunan terkait dengan disposisi atau sikap mengatakan bahwa motivasi pegawai relatif sudah baik walaupun perlu ditingkatkan lagi. Usaha selama ini untuk menjaga serta meningkatkan motivasi pegawai adalah melalui kegiatan pembinaan dan pengawasan yang selalu dilakukan oleh masing-masing pimpinan.

Secara teoritis, Edward III (dalam Rusli, 2013:103-104) mengatakan bahwa “Jika pelaksana ingin melaksanakan sebuah kebijakan, maka mereka harus dapat melaksanakan apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan, tetapi ketika sikap dan pandangan para pelaksana berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses pelaksanaan sebuah kebijakan menjadi lebih rumit”.

Kecenderungan dari para pelaksana kebijakan merupakan faktor ketiga yang mempunyai konsekuensi-konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif. Jika para pelaksana kebijakan bersikap baik terhadap suatu kebijakan tertentu dan hal ini adanya dukungan, kemungkinan besar mereka melaksanakan kebijakan sebagaimana yang diinginkan oleh para pembuat keputusan awal. Demikian pula sebaliknya, bila tingkah laku atau perspektif para

pelaksana kebijakan berbeda dengan pembuat keputusan, maka proses pelaksanaan suatu kebijakan menjadi semakin sulit. dengan demikian pelaksana kebijakan harus mempunyai kapabilitas, kompetensi, komitmen dan konsistensi untuk melaksanakan sebuah kebijakan sesuai dengan arahan dari penentu kebijakan.

4. Dimensi Struktur Birokrasi

Untuk mengetahui kondisi dimensi struktur birokrasi, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 4 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 4 pertanyaan tentang dimensi struktur birokrasi disajikan dalam table 4.10.

Berdasarkan data dalam tabel 4.10 berikut ini terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi struktur birokrasi adalah **baik** yaitu sebesar 74,47 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap dimensi struktur birokrasi relatif sudah baik. Hasil penelitian dimensi struktur birokrasi tersaji berikut ini.

Tabel 4.10

Kriteria penilaian Dimensi Struktur Birokrasi

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
19	Terdapat pembagian tugas dan wewenang yang jelas	261	79.09	Baik
20	Prosedur dan mekanisme kerja ditetapkan dengan jelas dan rutin	262	79.39	Baik
21	Terdapat pembagian tanggungjawab antar unit yang jelas	239	72.42	Baik
22	Terdapat koordinasi yang baik antar bidang kerja dalam pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan	221	66.97	Cukup Baik
	Jumlah	983		
	Rata-Rata	245.75	74.47	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

. Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Prosedur dan mekanisme kerja ditetapkan dengan jelas dan rutin”, sebesar 79,39 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa responden beranggapan dalam pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan pimpinan telah membuat prosedur dan mekanisme yang jelas dan rutin.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Terdapat koordinasi yang baik antar bidang kerja dalam pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan” sebesar 66,97 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan

bahwa koordinasi antar bidang kerja dalam implementasi kebijakan penataan jalan dan jembatan perlu peningkatan.

Hasil observasi menunjukkan bahwa struktur birokrasi dalam penerapan kebijakan relatif sudah terlaksana dengan baik. Hal ini ditunjukkan oleh adanya fragmentasi pertanggungjawaban antar bidang kerja yang jelas, adanya mekanisme dan prosedur yang jelas dan rutin serta adanya koordinasi walaupun perlu peningkatan.

Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Binamarga terkait dengan struktur birokrasi mengatakan bahwa kegiatan menetapkan struktur birokrasi dalam pelaksanaan kebijakan penataan jalan selalu dilaksanakan sebab hal ini terkait dengan pembagian tugas masing-masing agar tercipta ketertiban dan keteraturan.

Secara teoritis, Keberadaan struktur birokrasi sangat diperlukan untuk mendukung kinerja sumberdaya maupun *stakeholders* yang terkait dengan proses implementasi kebijakan dengan cara adanya pembagian tugas dan tanggungjawab yang jelas sehingga tidak terjadi ketimpangan tugas dalam proses penerapan suatu kebijakan. Adanya pembagian tugas maupun struktur birokrasi yang jelas akan mencegah untuk tidak terjadinya ketimpangan tugas dalam proses penerapan suatu kebijakan.

4.3.2 Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan (Y)

Untuk mengetahui kondisi variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 20 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai menurut responden. Hasil pengolahan data terhadap 20 pertanyaan pada variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan disajikan dalam tabel 4.11.

Tabel 4.11

Kriteria Penilaian Variabel Kinerja Pengawas Jalan dan Jembatan (Y)

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
1	Melakukan pengecekan dan pemeriksaan terhadap pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	256	77.58	Baik
2	Mengukur hasil pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	260	78.79	Baik
3	Melakukan analisa terhadap hasil pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	259	78.48	Baik
4	Melakukan koreksi terhadap hasil pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	250	75.76	Baik
5	Menyusun laporan hasil penilaianpelaksanaan	223	67.58	Cukup

	pembangunan jalan dan jembatan			Baik
6	Menilai kesesuaian sistem jaringan jalan	258	78.18	Baik
7	Menilai kesesuaian sistem pemrograman	264	80.00	Baik
8	Menilai kesesuaian sistem penganggaran	256	77.58	Baik
9	Menilai kesesuaian standar konstruksi	221	66.97	Cukup Baik
10	Menilai kesesuaian manajemen pemeliharaan dan pengoperasian jalan	253	76.67	Baik
11	Melakukan pengendalian jalan masuk	268	81.21	Baik
12	Melakukan penjagaan ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi,	256	77.58	Baik
13	Melakukan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan	223	67.58	Cukup Baik
14	Melakukan pembinaan	244	73.94	Baik
15	Melakukan upaya hukum bila ditemukan pelanggaran hukum	258	78.18	Baik
16	Mengawasi aksesibilitas jalan	267	80.91	Baik
17	Mengawasi mobilitas pembangunan jalan	260	78.79	Baik
18	Melakukan usaha pengawasan untuk menjamin keselamatan pelaksana dan pengguna jalan	224	67.88	Cukup Baik
19	Mengecek kondisi jalan	251	76.06	Baik
20	Mengecek tingkat kecepatan kendaraan dalam menggunakan jalan	221	66.97	Cukup Baik
	Jumlah	4972		
	Rata-Rata	248.60	75.33	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel di atas, terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan adalah **baik** yaitu sebesar 75,33 persen dari seluruh pertanyaan pada variabel tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan relatif sudah baik.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Melakukan pengendalian jalan masuk”, sebesar 81,21 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan terutama dalam hal mengendalikan jalan masuk relatif sudah baik.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Menilai kesesuaian standar konstruksi” dan item “Mengecek tingkat kecepatan kendaraan dalam menggunakan jalan” sebesar 66,97 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan terutama dalam hal menilai kesesuaian konstruksi dan melakukan pengecekan kapasitas kecepatan relatif perlu peningkatan.

Hasil observasi terkait dengan kinerja pengawas jalan dan jembatan diketahui bahwa kinerja pengawas dalam hal melaksanakan evaluasi dan pengkajian kebijakan jalan, pengendalian fungsi manfaat jalan dan pemenuhan terhadap standar minimal jalan relatif sudah baik.

Hasil wawancara dengan kepala bidang Pembangunan dan peningkatan menyatakan bahwa kinerja pengawas relatif sudah baik namun dari segi jumlah

masih kekurangan pengawas, hal ini terlihat dari rasio antara pengawas dan program yang ada terdapat kesenjangan yang relatif tinggi.

Secara teoritis, Menurut Winardi (2010:78) pengawasan adalah semua aktivitas yang dilaksanakan oleh pihak manajer dalam upaya memastikan bahwa hasil aktual sesuai dengan hasil yang direncanakan". Sedangkan menurut Komaruddin (2010:56) "pengawasan adalah berhubungan dengan perbandingan antara pelaksana aktual rencana dan awal untuk langkah perbaikan terhadap penyimpangan dan rencana yang berarti". Dengan demikian dapat dikemukakan bahwa semakin baik kinerja pengawas maka hasil yang dicapai akan semakin sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Selain itu kinerja pengawas jalan ditentukan keberhasilannya oleh tingkat pelaksanaan tugasnya. Berdasarkan Pasal 37 UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, tugas pengawas jalan dan jembatan adalah meliputi:

7. Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan;
8. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan; dan
9. Pemenuhan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Sehingga dapat dikemukakan bahwa bila pengawas jalan dapat melaksanakan tugasnya tersebut maka kinerjanya baik, sebaliknya bila pengawas tidak atau kurang maksimal melaksanakan tugas yang sudah ditetapkan tersebut maka kinerjanya buruk.

Untuk mengukur variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan, digunakan alat ukur dengan mengembangkan tiga dimensi, yaitu dimensi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan, pengendalian fungsi dan manfaat pembangunan jalan dan dimensi pemenuhan standar pelayanan minimal jalan. Hasil pengolahan data terhadap masing-masing dimensi adalah sebagai berikut :

1. Dimensi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan

Untuk mengetahui kondisi dimensi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 10 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 10 pertanyaan tentang dimensi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan tersaji dalam table 4.12 berikut ini.

Tabel 4.12

Kriteria Penilaian Dimensi Evaluasi

Dan Pengkajian Pelaksanaan Kebijakan Jalan

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
1	Melakukan pengecekan dan pemeriksaan terhadap pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	256	77.58	Baik
2	Mengukur hasil pelaksanaan pembangunan	260	78.79	Baik

	jalan dan jembatan			
3	Melakukan analisa terhadap hasil pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	259	78.48	Baik
4	Melakukan koreksi terhadap hasil pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	250	75.76	Baik
5	Menyusun laporan hasil penilaian pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan	223	67.58	Cukup Baik
6	Menilai kesesuaian sistem jaringan jalan	258	78.18	Baik
7	Menilai kesesuaian sistem pemrograman	264	80.00	Baik
8	Menilai kesesuaian sistem penganggaran	256	77.58	Baik
9	Menilai kesesuaian standar konstruksi	221	66.97	Cukup Baik
10	Menilai kesesuaian manajemen pemeliharaan dan pengoperasian jalan	253	76.67	Baik
	Jumlah	2500		
	Rata-Rata	250.00	75.76	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel 4.12 berikut ini terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan adalah **baik** yaitu sebesar 75,76 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksanaan evaluasi dan pengkajian terhadap pelaksanaan kebijakan jalan relative sudah baik.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Menilai kesesuaian sistem pemrograman”, sebesar 80 persen dengan kriteria baik. Hal ini

menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan relatif sudah dilaksanakan terutama dalam menilai kesesuaian sistem pemrograman.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Menilai kesesuaian standar konstruksi” sebesar 66,97 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas yang terkait dengan menilai kesesuaian konstruksi relatif perlu peningkatan.

Hasil observasi terhadap pelaksanaan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan menunjukkan relatif sudah baik, artinya para pengawas melakukan kegiatan mengecek, memeriksa, mengukur, melakukan analisa, melakukan koreksi dan menyusun laporan.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pembangunan menyatakan bahwa kinerja pengawas dari tugasnya melakukan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan relatif sudah baik. Hal ini tidak terlepas dari pembinaan yang selama ini dilakukan.

Secara teoritis, pengawasan adalah suatu upaya yang sistematis untuk menetapkan kinerja standar pada perencanaan untuk merancang sistem umpan balik informasi, untuk membandingkan kinerja aktual dengan standar yang telah ditentukan, untuk menetapkan apakah telah terjadi suatu penyimpangan tersebut, serta untuk mengambil tindakan perbaikan yang diperlukan untuk menjamin bahwa semua sumber daya telah digunakan secara efektif dan efisien mungkin guna mencapai tujuan.

2. Dimensi Pengendalian Fungsi Dan Manfaat Hasil Pembangunan Jalan

Untuk mengetahui kondisi dimensi pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 5 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 5 pertanyaan tentang dimensi pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan tersaji dalam tabel 4.13 berikut ini.

Tabel 4.13

**Kriteria penilaian Dimensi Pengendalian Fungsi
dan Manfaat Hasil Pembangunan Jalan**

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
11	Melakukan pengendalianjalanmasuk	268	81.21	Baik
12	Melakukan penjagaanruangmanfaatjalanagartetapberfungsi,	256	77.58	Baik
13	Melakukan pencegahanterhadapgangguanatasfungsijalan	223	67.58	Cukup Baik
14	Melakukan pembinaan	244	73.94	Baik
15	Melakukan upaya hukum bila ditemukan pelanggaran hukum	258	78.18	Baik
	Jumlah	1249	75.70	Baik

	Rata-Rata	249.80	
--	------------------	--------	--

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan adalah **baik** yaitu sebesar 75,70 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan kinerja pengawas jalan pada dimensi pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan relative sudah baik yakni melaksanakan pengendalian jalan masuk, melakukan penjagaan ruang fungsi manfaat jalan, melakukan pencegahan terhadap gangguan jalan, melakukan pembinaan dan melakukan upaya hukum bila ditemukan pelanggaran hukum.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Melakukan pengendalian jalan masuk”, sebesar 81,21 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa para pengawas jalan melaksanakan pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan terutama dengan melaksanakan pengendalian jalan masuk relatif sudah baik.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Melakukan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan” sebesar 67,58 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas terkait dengan melakukan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan perlu peningkatan.

Hasil observasi diketahui bahwa kinerja pengawas terkait dengan pelaksanaan pengendalian terhadap fungsi dan manfaat jalan sudah baik, hal ini terlihat dari pelaksanaan dalam pengendalian jalan masuk, penjagaan ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi dan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan.

Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Binamarga mengemukakan bahwa kinerja pengawas terkait dengan pengendalian fungsi dan manfaat jalan saat ini relatif sudah cukup baik, hal ini terlihat dari kelancaran proyek pembangunan jalan yang selama ini tidak menemui kendala yang berarti.

Secara teoritis, menurut PP Nomor 34 Tahun 2006 pasal 108 ayat 3 bahwa “Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan jalan mencakup peraturan pelaksanaan di bidang jalan”. Kegiatan evaluasi dan pengkajian pelaksanaan kebijakan jalan adalah kegiatan mengecek, memeriksa, mengukur hasil, melakukan analisa, melakukan koreksi dan menyusun laporan terkait dengan penyelenggaraan jalan meliputi:

- f. Sistem jaringan jalan;
- g. Sistem pemrograman;
- h. Sistem penganggaran;
- i. Standar konstruksi; dan
- j. Manajemen pemeliharaan dan pengoperasian jalan.

3. Dimensi Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal Jalan

Untuk mengetahui kondisi dimensi pemenuhan standar pelayanan minimal jalan, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 5 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 5 pertanyaan tentang dimensi pemenuhan standar pelayanan minimal jalan adalah sebagai berikut:

Tabel 4.14

Kriteria penilaian Dimensi Pemenuhan Standar Minimal Jalan

No. Item	Pertanyaan	Skor total	%	Kriteria
16	Mengawasi aksesibilitas jalan	267	80.91	Baik
17	Mengawasi mobilitas pembangunan jalan	260	78.79	Baik
18	Melakukan usaha pengawasan untuk menjamin keselamatan pelaksana dan pengguna jalan	224	67.88	Cukup Baik
19	Mengecek kondisi jalan	251	76.06	Baik
20	Mengecek tingkat kecepatan kendaraan dalam menggunakan jalan	221	66.97	Cukup Baik
	Jumlah	1223	74.12	Baik

	Rata-Rata	244.60		
--	------------------	--------	--	--

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi pemenuhan standar pelayanan minimal jalan adalah **baik** yaitu sebesar 74,12 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas khususnya berkaitan dengan pemenuhan standar pelayanan minimal jalan relatif sudah baik, artinya sudah dilaksanakan dengan melaksanakan pengawasan aksesibilitas jalan masuk, mengawasi mobilitas pembangunan jalan, mengawasi keselamatan pengguna jalan, mengecek kondisi jalan dan mengecek tingkat kecepatan jalan.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “mengawasi aksesibilitas jalan masuk”, sebesar 80,91 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan dalam hal mengawasi aksesibilitas jalan masuk relatif sudah baik.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Mengecek tingkat kecepatan kendaraan dalam menggunakan jalan” sebesar 66,97 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas terutama dalam hal mengecek kecepatan jalan perlu ditingkatkan.

Hasil observasi terkait kinerja pengawas dalam melaksanakan kegiatan memuhi standard minimal jalan menunjukkan kinerja yang baik, artinya dalam pengawas telah melaksanakan pengawasan dengan cara melakukan

pengendalian jalan masuk, penjagaan ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi dan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pembangunan menyatakan bahwa kinerja pengawas dalam melakukan pengendalian manfaat dan fungsi jalan sudah relative baik, terlihat dari kemudahan pelaksana proyek untuk memperoleh akses jalan masuk serta tidak adanya gangguan dalam pelaksanaan selama proyek berlangsung.

Secara teoritis, pengendalian dimaksudkan agar pelaksanaan penyelenggaraan jalan oleh pemerintah daerah dapat berjalan sesuai dengan standar dan kebijakan pemerintah berdasarkan peraturan perundang-undangan. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan merupakan pengendalian ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi. Pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan meliputi pengendalian jalan masuk, penjagaan ruang manfaat jalan agar tetap berfungsi dan pencegahan terhadap gangguan atas fungsi jalan.

4.3.3 Efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan(Z)

Untuk mengetahui kondisi variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 26 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai menurut responden. Hasil pengolahan data terhadap 26 pertanyaan pada variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan disajikan dalam tabel sebagai berikut.

Tabel 4.15

Kriteria Penilaian Variabel Efektivitas Pelaksanaan Pembangunan Jalan dan Jembatan (Z)

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
1	Pencapaian Penyusunan Perencaan Program Pemeliharaan	231	70.00	Baik
2	Pencapaian Penyusunan Perencanaan Program Peningkatan Jalan	241	73.03	Baik
3	Pencapaian Penyusunan Perencanaan Program Kontruksi Jalan Baru	261	79.09	Baik
4	Pencapaian biaya yang diperlukan	236	71.52	Baik
5	Kesesuaian pencapaian alokasi dana	225	68.18	Baik

6	Kesesuaian ruangmanfaatjalan,ruangmilikjalan,danruangpengawasanjalan;	258	78.18	Baik
7	Kesesuaian dimensi dan persyaratangeometrikjalan	258	78.18	Baik
8	Kesesuaian muatansumberberat,volumelalulintas,dankapasitas;	263	79.70	Baik
9	Kesesuaian konstruksijaladengan standar yang ditetapkan	216	65.45	Cukup Baik
10	Kesesuaian konstruksibangunanpelengkapdengan standar yang ditetapkan	222	67.27	Cukup Baik
11	Kesesuaian perlengkapanjalan dan ruangbebas;dan kelestarianlingkunganhidup	230	69.70	Baik
12	Kesesuaian standarkeselamatan pengguna jalan	212	64.24	Cukup Baik
13	Kesesuaian standar kenyamanan pengguna jalan	238	72.12	Baik
14	Ketercapaian sosialisasi pengadaan/ pembebasan tanah	215	65.15	Cukup Baik
15	Kesesuaian proses pengukuran tanah untuk jalan	257	77.88	Baik
16	Kesesuaian gantirugi pembebasan tanah	256	77.58	Baik
17	Ketercapaian asas keadilan dalam pembangunan jalan	237	71.82	Baik
18	Ketercapaian transparansi dalam pembangunan jalan	209	63.33	Cukup Baik
19	Ketercapaian akuntabilitas dalam pembangunan jalan	257	77.88	Baik
20	Kesesuaian hasil dengan rencana teknis	258	78.18	Baik
21	Kesesuaian waktu pelaksanaan dengan waktu yang direncanakan	249	75.45	Baik
22	Pencapaian koordinasi dengan instansi lain	261	79.09	Baik
23	Pencapaian pengawasan oleh Pengawas	245	74.24	Baik
24	Pencapaian keselamatan dan kelancaran lalu lintas serta menjaga Bangunan utilitas	249	75.45	Baik

	Jumlah	5784		
	Rata-Rata	241.00	73.03	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut diketahui bahwa rata-rata jawaban responden pada variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan adalah **baik** yaitu sebesar 73,03 persen dari seluruh pertanyaan pada variabel tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan di Dinas Binamarga Kabupaten Garut relatif sudah baik. Kriteria baik didasarkan pada penilaian terhadap aspek pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah dan pelaksanaan konstruksi.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Kesesuaian muatan sumbu terberat, volume lalu lintas dan kapasitas”, sebesar 79,70 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan responden cukup puas dengan tingkat kesesuaian antara muatan sumbu terberat, volume lalu lintas dan kapasitas dengan standar yang telah ditetapkan.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Ketercapaian transparansi dalam pembangunan jalan”, sebesar 63,33 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa transparansi pembangunan jalan dan jembatan perlu ditingkatkan.

Hasil observasi terkait efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan menunjukkan relatif sudah berjalan dengan baik, hal ini terlihat dari kesesuaian antara hasil dengan perencanaan pada pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah dan pelaksanaan konstruksi. Hanya saja pada aspek transparansi perlu peningkatan.

Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Binamarga menyatakan bahwa pelaksanaan program pembangunan jalan selama ini relatif sudah efektif artinya hasilnya sudah sesuai dengan target yang telah ditetapkan. Hal ini tidak terlepas dari kerjasama yang baik antara para staf serta pembinaan yang rutin dari pimpinan.

Secara teoritis, pada dasarnya efektivitas proyek dapat terwujud bila tujuan dan sasaran proyek yang telah direncanakan dapat dicapai. Sedangkan menurut Ravianto (dalam Iskandar 2013:210) efektivitas itu berorientasi pada input dan output. Sedangkan Schuman (dalam Iskandar 2013:210) mengemukakan bahwa efektivitas berkenaan dengan derajat keberhasilan organisasi dalam mewujudkan tujuannya, kriteria efektivitas dapat digunakan untuk mengukur pelaksanaan pembangunan atau pelaksanaan suatu program pemerintah dari segi upaya, pengaruh, hasil, penggunaan dana yang efektif dan proses.

Untuk mengukur variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan, digunakan alat ukur dengan mengembangkan empat dimensi

yaitu dimensi pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pengadaan tanah dan pelaksanaan konstruksi. Hasil pengolahan data terhadap masing-masing dimensi adalah sebagai berikut :

1. Dimensi Pemrograman Dan Anggaran

Untuk mengetahui kondisi dimensi pemrograman dan penganggaran, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 5 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 5 pertanyaan tentang dimensi pemrograman dan penganggaran disajikan dalam table 4.16.

Berdasarkan data dalam tabel 4.16 diketahuibahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi pemrograman dan penganggaran adalah **baik** yaitu sebesar 72,36 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas pelaksanaan pembangunan jalan dan jembatan pada dimensi pemrograman dan penganggaran relatif sudah baik, artinya sudah dilaksanakan sesuai dengan perencanaan pemeliharaan, perencanaan peningkatan jalan baru, perencanaan konstruksi jalan baru, kesesuaian biaya dan kesesuaian alokasi dana. Tabel 4.16 selengkapnya disajikan sebagai berikut.

Tabel 4.16

Kriteria Penilaian Dimensi Pemrograman dan Penganggaran

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
1	Pencapaian Penyusunan Perencanaan Program Pemeliharaan	231	70.00	Baik
2	Pencapaian Penyusunan Perencanaan Program Peningkatan Jalan	241	73.03	Baik
3	Pencapaian Penyusunan Perencanaan Program Kontruksi Jalan Baru	261	79.09	Baik
4	Pencapaian biaya yang diperlukan	236	71.52	Baik
5	Kesesuaian pencapaian alokasi dana	225	68.18	Baik
	Jumlah	1194		
	Rata-Rata	238.80	72.36	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Pencapaian Penyusunan Perencanaan Program Kontruksi Jalan Baru”, sebesar 79,09 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan pencapaian penyusunan perencanaan program konstruksi jalan baru relatif sesuai dengan target yang ditetapkan.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Kesesuaian pencapaian alokasi dana” sebesar 68,18 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa responden beranggapan kesesuaian antara alokasi dana yang direncanakan dengan realisasi perlu disesuaikan lagi.

Hasil observasi terkait dengan pencapaian pemrograman dan penganggaran menunjukkan sudah relatif baik, artinya pemrograman penanganan jaringan jalan dilakukan dengan penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai serta perkiraan biaya yang diperlukan. Program penanganan jaringan jalan dilakukan dengan merencanakan program pemeliharaan jalan, program peningkatan jalan dan program konstruksi jalan baru.

Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Binamarga terkait dengan pencapaian pemrograman dan penganggaran menyatakan sudah cukup puas artinya apa yang sudah diprogramkan dan dianggarkan relatif tercapai.

Secara teoritis, Pemrograman penanganan jaringan jalan merupakan penyusunan rencana kegiatan penanganan ruas jalan yang menjadi tanggungjawab penyelenggara jalan sesuai kewenangannya. Pemrograman penanganan jaringan jalan mencakup penetapan rencana tingkat kinerja yang akan dicapai serta perkiraan biaya yang diperlukan. Program penanganan jaringan jalan meliputi program pemeliharaan jalan, program peningkatan jalan dan program konstruksi jalan baru. Program penanganan jaringan jalan disusun oleh penyelenggara jalan dengan mengacu pada rencana jangka menengah jaringan jalan dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh Menteri sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Penganggaran dalam rangka pelaksanaan program penanganan jaringan jalan merupakan kegiatan pengalokasian dana yang diperlukan untuk mewujudkan sasaran program. Bila pemerintah daerah belum mampu membiayai

pembangunan jalan yang menjadi tanggung jawabnya secara keseluruhan, maka pemerintah pusat dapat membantu sesuai dengan peraturan perundang-undangan

2. Dimensi Perencanaan Teknis

Untuk mengetahui kondisi dimensi perencanaan teknis, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 8 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 8 pertanyaan tentang dimensi perencanaan teknis adalah sebagai berikut:

Tabel 4.17

Kriteria Penilaian Dimensi Perencanaan Teknis

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
6	Kesesuaian ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan;	258	78.18	Baik
7	Kesesuaian dimensi dan persyaratan geometrik jalan	258	78.18	Baik
8	Kesesuaian muatan sumbu terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas;	263	79.70	Baik

9	Kesesuaian konstruksi jalan dengan standar yang ditetapkan	216	65.45	Cukup Baik
10	Kesesuaian konstruksi bangunan pelengkap dengan standar yang ditetapkan	222	67.27	Cukup Baik
11	Kesesuaian perlengkapan jalan dan ruang bebas; dan kelestarian lingkungan hidup	230	69.70	Baik
12	Kesesuaian standar keselamatan pengguna jalan	212	64.24	Cukup Baik
13	Kesesuaian standar kenyamanan pengguna jalan	238	72.12	Baik
	Jumlah	1897		
	Rata-Rata	237.13	71.86	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi perencanaan teknis adalah **baik** yaitu sebesar 71,86 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan dari aspek ketercapaian perencanaan teknis relatif sudah tercapai dengan baik, artinya pelaksanaannya memperhatikan kesesuaian dengan standar yang ditetapkan terkait dengan ruang manfaat, fungsi volume, persyaratan geometric, kapasitas, aspek keselamatan dan kenyamanan pengguna.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Kesesuaian muatan sumbu terberat, volume lalu lintas dan kapasitas”, sebesar 79,70 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa muatan sumbu terberat,

volume lalu lintas dan kapasitas jalan relatif sudah sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Kesesuaian standar keselamatan pengguna jalan” sebesar 64,24 persen dengan kriteria cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa responden beranggapan standar keselamatan bagi pengguna jalan perlu ditingkatkan lagi kesesuaiannya dengan standar yang telah ditetapkan.

Hasil observasi terkait dengan pencapaian hasil atas perencanaan teknis yang telah ditetapkan sebelumnya menunjukkan bahwa secara teknis hasil pembangunan jalan sudah relatif sesuai dengan perencanaan teknis yang direncanakan baik ketentuan teknis maupun dari aspek keselamatan dan kenyamanan.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pembangunan menyatakan bahwa dari aspek kesesuaian dengan perencanaan teknis hasil pembangunan jalan sudah relatif sesuai walaupun dari segi keterbukaan perlu peningkatan.

Secara teoritis Perencanaan teknis merupakan kegiatan penyusunan dokumen rencana teknis yang berisi gambaran produk yang ingin diwujudkan. Perencanaan teknis sebagaimana harus dilakukan secara optimal dengan memperhatikan aspek lingkungan hidup.

Perencanaan teknis mencakup perencanaan teknis jalan, jembatan dan terowongan. Berdasarkan UU. Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan disebutkan

bahwa perencanaan teknis jalan harus memenuhi ketentuan teknis sebagai berikut:

- j. Ruang manfaat jalan, ruang milik jalan dan ruang pengawasan jalan;
- k. Dimensi jalan;
- l. Muatan sumbu terberat, volume lalu lintas dan kapasitas;
- m. Persyaratan geometric jalan;
- n. Konstruksi jalan;
- o. Konstruksi bangunan pelengkap;
- p. Perlengkapan jalan;
- q. Ruang bebas; dan
- r. Kelestarian lingkungan hidup

3. Dimensi Pengadaan Tanah

Untuk mengetahui kondisi dimensi pengadaan tanah, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 6 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 6 pertanyaan tentang dimensi pengadaan tanah adalah sebagai berikut:

Tabel 4.18

Kriteria Penilaian Dimensi Pengadaan Tanah

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
14	Ketercapaian sosialisasi pengadaan/ pembebasan tanah	215	65.15	Cukup Baik

15	Kesesuaian proses pengukuran tanah untuk jalan	257	77.88	Baik
16	Kesesuaian gantirugi pembebasan tanah	256	77.58	Baik
17	Ketercapaian asas keadilan dalam pembangunan jalan	237	71.82	Baik
18	Ketercapaian transparansi dalam pembangunan jalan	209	63.33	Cukup Baik
19	Ketercapaian akuntabilitas dalam pembangunan jalan	257	77.88	Baik
	Jumlah	1431		
	Rata-Rata	238.50	72.27	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi pengadaan tanah adalah **baik** yaitu sebesar 72,27 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Kesesuaian proses pengukuran tanah untuk jalan” dan item “Ketercapaian akuntabilitas dalam pembangunan jalan”, sebesar 77,88 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan bahwa responden beranggapan bahwa pengukuran tanah serta akuntabilitas pembangunan jalan dan jembatan relatif sudah baik.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Ketercapaian transparansi dalam pembangunan jalan”, sebesar 63,33 persen dengan kriteria

cukup baik. Hal ini menunjukkan bahwa responden beranggapan bahwa transparansi pembangunan jalan dan jembatan relatif perlu ditingkatkan.

Hasil observasi terkait dengan kesesuaian pengadaan tanah relatif sudah baik, artinya sudah dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku baik prosedur maupun besarnya ganti ruginya.

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pembangunan menyatakan bahwa berkaitan dengan pengadaan tanah sejauh ini tidak ada masalah, sebab pembangunan jalan yang memerlukan tanah masyarakat selalu dilakukan dengan prosedur yang telah ditetapkan dalam peraturan maupun undang-undang yang ada, seperti diawali dengan sosialisasi, pelaksanaan serta ganti rugi.

Secara teoritis, Jalan umum dibangun diatas tanah yang dikuasai oleh Negara. Bila pelaksanaan konstruksi jalan umum diatas hak atas tanah orang, pelaksanaan konstruksi jalan umum dilakukan dengan cara pengadaan tanah. Pengadaan tanah diperlukan untuk konstruksi jalan baru, pelebaran jalan atau perbaikan alinemen.

4. Dimensi Pelaksanaan Konstruksi

Untuk mengetahui kondisi dimensi pelaksanaan konstruksi, maka dilakukan pengukuran dengan menggunakan angket yang terdiri dari 5 pertanyaan yang masing-masing disertai 5 kemungkinan jawaban yang harus dipilih dan dianggap sesuai oleh responden. Hasil pengolahan data terhadap 5 pertanyaan tentang dimensi pelaksanaan konstruksi adalah sebagai berikut:

Tabel 4.19

Kriteria Penilaian Dimensi Pelaksanaan Konstruksi

No. Item	Pertanyaan	Skor total	Persentase	Kriteria
20	Kesesuaian hasil dengan rencana teknis	258	78.18	Baik
21	Kesesuaian waktu pelaksanaan dengan waktu yang direncanakan	249	75.45	Baik
22	Pencapaian keselamatan dan kelancaran lalu lintas serta menjaga bangunan utilitas	261	79.09	Baik
23	Pencapaian koordinasi dengan instansi lain	245	74.24	Baik
24	Pencapaian pengawasan oleh Pengawas	249	75.45	Baik
	Jumlah	1262		
	Rata-Rata	252.40	76.48	Baik

Sumber: Hasil Penelitian Tahun 2016

Berdasarkan data dalam tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata jawaban responden pada dimensi pelaksanaan konstruksi adalah **baik** yaitu sebesar 76,48 persen dari seluruh pertanyaan pada dimensi tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap dimensi pelaksanaan konstruksi relatif sudah baik.

Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Pencapaian keselamatan dan kelancaran lalu lintas serta menjaga bangunan utilitas”, sebesar

79,09 persen dengan kriteria baik. Hal ini menunjukkan responden beranggapan bahwa kesesuaian antara realisasi dengan standar yang ditetapkan pada aspek keselamatan dan kelancaran lalu lintas serta menjaga bangunan utilitas relative sudah baik.

Sedangkan persentase terendah terdapat pada item “Pencapaian koordinasi dengan instansi lain”, sebesar 74,24 persen dengan kriteria baik. Hasil ini menunjukkan bahwa responden beranggapan bahwa koordinasi antar instansi pada pembangunan jalan perlu ditingkatkan lagi.

Hasil observasi menunjukkan bahwa pencapaian pelaksanaan konstruksi sudah relatif sesuai dengan yang ditetapkan yakni memperhatikan perencanaan teknis, keselamatan pengguna, dan koordinasi antar unit teknis.

Hasil wawancara diketahui bahwa pelaksanaan konstruksi sudah berjalan sesuai dengan yang ditetapkan dalam perencanaan dan peraturan. Hanya saja dari segi koordinasi memang perlu ditingkatkan.

Secara teoritis, Pelaksanaan konstruksi jalan merupakan kegiatan fisik penanganan jaringan jalan untuk memenuhi kebutuhan transportasi jalan. Pelaksanaan konstruksi jalan dapat dimulai setelah pengadaan tanah selesai dilaksanakan sekurang- kurangnya pada bagian ruas jalan yang dapat berfungsi. Pelaksanaan konstruksi jalan harus didasarkan atas rencana teknis dan harus diawasi oleh penyelenggara jalan atau pengawas. Penyelenggara jalan wajib menjaga kelancaran dan keselamatan lalu lintas selama pelaksanaan konstruksi jalan dan wajib memperhatikan pendapat instansi yang menyelenggarakan urusan

dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Selama berlangsungnya pelaksanaan konstruksi jalan, penyelenggara jalan wajib menjaga fungsi bangunan utilitas.

4.4. Pengujian Hipotesis Penelitian

Rumusan hipotesis utama penelitian yang diajukan adalah sebagai berikut:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

Selanjutnya hipotesis utama tersebut dirinci ke dalam sub-sub hipotesis sebagai berikut:

Sub Hipotesis I:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan ”

Sub Hipotesis II:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

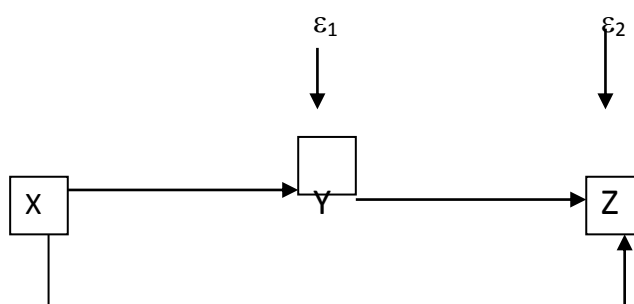
H₁: “Terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

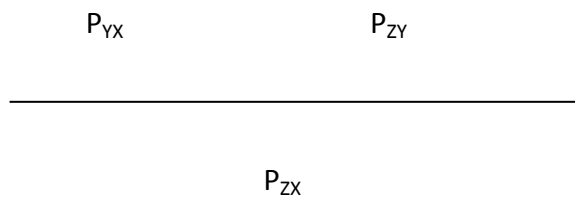
Sub Hipotesis III:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

Untuk menjawab hipotesis tersebut dilakukan uji melalui analisis jalur (*path analysis*) yang disusun dalam diagram jalur berikut ini :





Gambar 4. 1 Diagram Jalur

Dari diagram jalur tersebut, maka persamaan strukturalnya dapat diformulasikan sebagai berikut :

$$Y = P_{YX} + P_{Y\varepsilon}$$

$$Z = P_{ZX} + P_{Z\varepsilon}$$

$$Z = P_{ZY} + P_{Z\varepsilon}$$

Untuk menguji kebermaknaan dari paradigma atau jalur diatas, maka dilakukan pengujian terhadap koefisien jalur. Pengujian koefisien jalur dilakukan sebagai berikut:

1. Pengujian secara simultan, yaitu untuk menguji pengaruh variabel bebas dan variabel antara terhadap variabel tidak bebas.
2. Pengujian secara parsial, yaitu dimaksudkan untuk menguji variabel bebas dan variabel antara terhadap variabel tidak bebas secara masing-masing.

4.4.1 Pengujian Hipotesis Utama : Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Kinerja Pengawas Jalan Dan Jembatan Untuk

Mewujudkan Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan Dan Jembatan(Pengaruh X terhadap Y dan Z)

Rumusan hipotesis yang diajukan adalah:

H₀:“tidak terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

H₁:“Terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

Untuk menjawab hipotesis yang diajukan tersebut, maka dilakukan pengujian dengan menggunakan pengujian analisis jalur sebagai berikut:

1. Mencari nilai korelasi (R_{zyx}).

Untuk memperoleh besarnya korelasi (R_{zyx}) maka dilakukan perhitungan dengan mencari nilai P_{zx}, r_{zx}, P_{zy} dan r_{zy} dengan rumus sebagai berikut:

$$R^2_{ZXY} = P_{ZX} \cdot r_{ZX} + P_{ZY} \cdot r_{ZY}$$

dengan :

$$r_{yx} = \frac{n \sum XY - (\sum X) (\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum X^2) - (\sum X)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

$$r_{zy} = \frac{n \sum ZY - (\sum Z) (\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum Z^2) - (\sum Z)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

$$r_{zx} = \frac{n \sum XZ - (\sum X)(\sum Z)}{\sqrt{[(n \sum Z^2) - (\sum Z)^2] [(n \sum X^2) - (\sum X)^2]}}$$

diman $n = 66$, $k = 3$ dan $\alpha = 0,05$

Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *microsoft excel* maka diperoleh hasil yang disajikan dalam matrik korelasi sebagai berikut:

$$R = \begin{bmatrix} r_{xx} & r_{yx} & r_{zx} \\ & r_{yy} & r_{yz} \\ & & r_{zz} \end{bmatrix} \Rightarrow \begin{array}{c|ccc} & X & Y & Z \\ \hline X & 1.0000 & 0.6720 & 0.6947 \\ Y & 0.6720 & 1.0000 & 0.5915 \\ Z & 0.6947 & 0.5915 & 1.0000 \end{array}$$

Hasil perhitungan tersebut diperoleh koefisien korelasi (r) untuk masing-masing variabel adalah:

$$r_{yx} = 0,6720$$

$$r_{zx} = 0,6947$$

$$r_{zy} = 0,5915$$

2. Menentukan Matriks Invers (R^{-1})

Selanjutnya untuk memperoleh nilai koefisien jalur (P_{zyx}) maka dilakukan dengan cara menghitung dahulu *Invers matriks* korelasinya (R^{-1}). Dengan menggunakan *microsoft excels* maka diperoleh nilai *Invers matriks* korelasi sebagai berikut:

$$R^{-1} = \begin{bmatrix} C_{XX} & C_{YX} & C_{ZX} \\ & C_{YY} & C_{YZ} \\ & & C_{ZZ} \end{bmatrix} \Rightarrow \begin{array}{c} X \\ Y \\ Z \end{array} \left| \begin{array}{ccc} 2.4243 & -0.9737 & -1.1082 \\ -0.9737 & 1.9292 & -0.4646 \\ -1.1082 & -0.4646 & 2.0447 \end{array} \right|$$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas maka diperoleh nilai C_{yx} , C_{zx} dan C_{zy} masing-masing sebagai berikut:

$$C_{yx} = -0,9737$$

$$C_{zx} = -1,1082$$

$$C_{zy} = -0,4646$$

3. Menghitung besarnya pengaruh

Setelah memperoleh nilai C_{yx} , C_{zx} dan C_{zy} maka selanjutnya dilakukan perhitungan untuk memperoleh nilai P_{zx} , dan P_{zy} adalah sebagai berikut:

$$\Rightarrow P_{zx} = -\frac{C_{zx}}{C_{zz}} = 0,5420 \quad P_{zx} = -\frac{-1,1082}{2,0447}$$

$$\Rightarrow P_{zy} = -\frac{C_{zy}}{C_{zz}} = 0,2272 \quad P_{zy} = -\frac{-0,4646}{2,0447}$$

4. Menghitung Koefisien Determinasi Total

Dengan menggunakan rumus $R^2_{ZXY} = P_{ZX} \cdot r_{ZX} + P_{ZY} \cdot r_{ZY}$, maka diperoleh nilai Koefisien Determinasi Total (R^2_{zyx}) adalah :

$$R^2_{ZXY} = (0,5420 \times 0,6947) + (0,2272 \times 0,5915) = \mathbf{0,5109}$$

$$R_{ZXY} = \sqrt{R^2_{zyx}} = \mathbf{0,7148}$$

Berdasarkan hasil pengujian diatas diperoleh nilai koefisien jalur (P_{zyx}) sebesar 0,7148. Untuk menjawab hipotesis yang diajukan, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan menggunakan pengujian uji F, yaitu dengan melihat perbandingan antara F_{hitung} dan F_{tabel} . Nilai F_{hitung} diperoleh dengan rumus sebagai berikut:

$$F_{hitung} = \frac{(n - k - 1) R^2}{k (1 - R^2)}$$

dimana: n = jumlah responden

k = jumlah variabel

R = Koefisien korelasi

Maka diperoleh nilai F_{tabel} sebagai berikut:

$$F_{hitung} = \frac{(66 - 3 - 1) (0,5109)}{3 (1 - 0,5109)}$$

$$F_{hitung} = \frac{31,678}{1,467} = 21,59$$

dengan n = 66, $\alpha = 0,05$ dan $df = n - 2 = 66 - 2 = 64$ maka diperoleh nilai F_{tabel} sebesar 1,51.

Berdasarkan pengujian tersebut diperoleh nilai F_{hitung} lebih besar dari nilai F_{tabel} ($F_{0,975; 64}$) yaitu $F_{hitung} = 21,59 > F_{tabel} = 1,51$. Dari nilai tersebut diperoleh keputusan menolak H_0 dan menerima H_1 , sehingga variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan (X) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y) untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan (Z).

Signifikansi nilai hasil pengujian diatas, didukung pula oleh besaran nilai *Koefisien Determinasi* (R^2_{YZX}) sebesar = 0,5109. Nilai ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan (X) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y) untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan (Z) sebesar 51,09 persen, sedangkan sisanya ($P_{YZ\epsilon}$)² sebesar 48,91 persen merupakan pengaruh variabel lainnya diluar variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan (X) dan kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y) yang tidak dimasukkan ke dalam model.

Hasil pengujian di atas menunjukkan bahwa faktor pelaksanaan pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan berpengaruh terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan yang pada gilirannya berpengaruh terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan. Pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan yang efektif dengan memperhatikan faktor komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap dan struktur birokrasi

ternyata meningkatkan kualitas kinerja pengawas jalan dan jembatan. Begitu juga pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan yang baik turut pula mempengaruhi efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan. Efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan ternyata tidak hanya dipengaruhi oleh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan saja namun juga ternyata dipengaruhi oleh kinerja pengawas jalan dan jembatan. Faktor-faktor kinerja pengawas jalan dan jembatan meliputi faktor evaluasi dan pengkajian kebijakan jalan, pengendalian fungsi dan manfaat hasil pembangunan jalan, pemenuhan standar pelayanan minimal jalan ternyata ikut pula menentukan efektif tidaknya pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan. Berdasarkan hasil penelitian maka dapat dikemukakan hubungan diantara ketiga variabel tersebut bahwa semakin optimal pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan maka kinerja pengawas jalan dan jembatan semakin baik sehingga efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan semakin meningkat.

Selain faktor pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan dan kinerja pengawas jalan dan jembatan, variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan juga dipengaruhi faktor lain (*epsilon*). Hasil pengujian menunjukkan bahwa pengaruh faktor lain yang tidak diteliti mencapai 48,91 persen. Faktor-faktor lain tersebut diduga antara lain yaitu faktor kepemimpinan, ketersediaan anggaran, sarana dan prasarana, teknologi dan kompetensi SDM. Hal ini dikarenakan faktor-faktor tersebut saling berkaitan satu

sama lain dan menentukan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.

4.4.2 Pengujian Sub Hipotesis: Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Kinerja Pengawas Jalan Dan Jembatan (Pengaruh X Terhadap Y)

Rumusan hipotesis yang diajukan adalah :

H₀: “Tidak terdapat pengaruhpelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruhpelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan ”

Untuk menjawab hipotesis yang diajukan tersebut, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan menggunakan pengujian analisis jalur.

Nilai korelasi (r_{yx}) diperoleh dengan rumus:

$$r_{yx} = \frac{n \sum XY - (\sum X) (\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum X^2) - (\sum X)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

dimana $r_{yx}=P_{yx}$

Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *microsoft exels* maka diperoleh nilai $r_{yx} = 0,6720$ (hasil perhitungan dalam matrik korelasi terlampir), dan nilai koefisien jalur sebesar 0,6720. Untuk mengetahui lebih lanjut pengaruh variabel X terhadap Y, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan melihat perbandingan antara t_{hitung} dan t_{tabel} . Nilai t_{hitung} diperoleh dengan rumus:

$$t = \frac{P_{YX}}{\sqrt{\frac{1 - P_{YX}^2}{n - 2}}}$$

dimana $P_{yx} = r_{yx}$

maka:

$$t_{hitung} = \frac{0,6720}{\sqrt{\frac{1 - (0,6720)^2}{66 - 2}}} = 7,26$$

Dengan $n = 66$, $\alpha = 0,05$ dan derajat bebas sebesar $n - 2$ maka diperoleh nilai t tabel sebesar 1,99. Maka berdasarkan pengujian tersebut diperoleh nilai t_{hitung} lebih besar dari nilai t_{tabel} ($t_{0,975; 66}$) yaitu $t_{hitung} = 7,26 > t_{tabel} = 1,99$. Dari nilai tersebut diperoleh keputusan menolak H_0 dan menerima H_1 , sehingga variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan (X) berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan (Y).

Signifikansi nilai hasil pengujian diatas, didukung pula oleh besaran nilai *Koefisien Determinasi* (R^2_{yx}) sebesar = 0,4516. Nilai ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan(X)berpengaruh terhadap manajemen (Y) sebesar 45,16 persen, sedangkan sisanya $(P_{Y \in 1})^2$ sebesar 54,84 persen merupakan pengaruh variabel lainnya diluar variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan yang tidak dimasukkan ke dalam model.

Hasil pengujian di atas menunjukkan bahwa faktor pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan yakni komunikasi, sumberdaya, disposisi atau sikap dan struktur birokrasi berpengaruh terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan. Selain itu dari hasil pengujian ditemukan kenyataan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan bila dilaksanakan secara optimal akan dapat meningkatkan kinerja pengawas jalan dan jembatan. Artinya semakin baik pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan maka semakin meningkat kinerja pengawas jalan dan jembatan.

Selain faktor pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan, kinerja pengawas jalan dan jembatan juga dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti (*epsilon*). Hasil penelitian menunjukkan pengaruh faktor luar cukup besar yakni sebesar 54,84 persen. Faktor luar tersebut diduga antara lain factor kepemimpinan, teknologi dan faktor sarana dan prasarana.

4.4.3 Pengujian Sub Hipotesis: Pengaruh Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan Dan Jembatan (Pengaruh X Terhadap Z)

Rumusan hipotesis yang diajukan adalah:

H₀: “Tidak terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

H₁: “Terdapat pengaruh pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

Untuk menjawab hipotesis yang diajukan tersebut, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan menggunakan pengujian analisis jalur.

Nilai korelasi (r_{yx}) diperoleh dengan rumus:

$$r_{zx} = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum X^2) - (\sum X)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *microsoft exels* maka diperoleh nilai koefisien jalur (P_{zx}) sebesar 0,5420.

Untuk mengetahui lebih lanjut pengaruh variabel X terhadap Z, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan melihat perbandingan antara t_{hitung} dan t_{tabel} .

Nilai t_{hitung} diperoleh dengan rumus:

$$\text{maka: } t = \frac{P_{xz}}{\sqrt{\frac{1 - P_{zx}^2}{n - 2}}}$$

$$t_{hitung} = \frac{0,5420}{\sqrt{\frac{1 - (0,5420)^2}{66 - 2}}} = 4,52$$

Dengan $n = 66$, $\alpha = 0,05$ dan derajat bebas sebesar $n - 2$ maka diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 1,99. Berdasarkan pengujian tersebut diperoleh nilai t_{hitung} lebih besar dari nilai t_{tabel} ($t_{0,975; 64}$) yaitu $t_{hitung} = 4,52 > t_{tabel} = 1,99$. Dari nilai tersebut diperoleh keputusan menolak H_0 dan menerima H_1 , sehingga variabel Pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan (X) berpengaruh secara signifikan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan (Z).

Pengaruh variabel X terhadap variabel Z terdiri dari pengaruh langsung dan pengaruh tidak langsung. Pengaruh langsung adalah pengaruh X yang langsung terhadap Z tanpa melalui variabel lain, sedangkan pengaruh tidak

langsung yakni pengaruh X terhadap Z melalui Y. Besarnya pengaruh langsung X terhadap Z diperoleh dengan rumus:

$$r_{zx} \cdot r_{zx} = 0,5420 \times 0,5420 = 0,2938$$

Nilai ini menunjukkan bahwa Pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan(X) berpengaruh langsung terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan di Dinas Binamarga Kabupaten Garut (Z) sebesar 29,38 persen.

Sedangkan besarnya pengaruh tidak langsung X terhadap Z diperoleh dengan rumus:

$$(P_{zy})(r_{yz})(P_{zx}) = 0,5420 \times 0,5915 \times 0,5420 = 0,0828$$

Nilai ini menunjukkan pengaruh tidak langsung variabel Pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan (X) terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan (Z) sebesar 8,28 persen. Jumlah pengaruh langsung dan tidak langsung Variabel X terhadap Z adalah:

$$(r_{zx})^2 + (P_{zy})(r_{yz})(P_{zx}) = 0,2938 + 0,0828 = 0,3765$$

Berdasarkan hasil perhitungan tersebut maka jumlah pengaruh langsung dan tidak langsung variabel X terhadap Z adalah sebesar 37,65 persen.

Hasil pengujian tersebut menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan berkontribusi secara langsung terhadap terwujudnya efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan. Selain itu juga pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan berkontribusi secara tidak langsung terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan melalui kinerja pengawas jalan dan jembatan. Selain faktor pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan jembatan, terdapat faktor lain yang berpengaruh terhadap variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan (*epsilon*). Faktor lain tersebut diduga antara lain yakni faktor sarana, faktor teknologi, faktor struktur organisasi, faktor kepemimpinan, teknologi, sarana dan prasarana serta faktor kompetensi SDM. Hal ini karena faktor-faktor tersebut saling berkaitan dan turut menentukan tingkat efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.

4.4.4 Pengujian Sub Hipotesis: Pengaruh Kinerja Pengawas Jalan Dan Jembatan Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Program Pembangunan Jalan Dan Jembatan (Pengaruh Y terhadap Z)

Rumusan hipotesis yang diajukan adalah:

H₀: "Tidak terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan"

H₁: “Terdapat pengaruh kinerja pengawas jalan dan jembatan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan”

Untuk menjawab hipotesis yang diajukan tersebut, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan menggunakan pengujian analisis jalur.

Nilai korelasi (r_{zy}) diperoleh dengan rumus:

$$r_{zy} = \frac{n \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[(n \sum X^2) - (\sum X)^2] [(n \sum Y^2) - (\sum Y)^2]}}$$

Berdasarkan perhitungan dengan menggunakan *microsoft excels* maka diperoleh nilai $r_{zy} = 0,4777$ (perhitungan terlampir).

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai koefisien jalur (P_{zy}) sebesar 0,2272. Untuk mengetahui lebih lanjut pengaruh variable Z terhadap Y, maka dilakukan pengujian, yaitu dengan melihat perbandingan antara t_{hitung} dan t_{tabel} .

Nilai t_{hitung} diperoleh dengan rumus:

$$\text{dimana } P_{zy} \neq r_{zy} \quad t = \frac{P_{yz}}{\sqrt{\frac{1 - P_{zy}^2}{n - 2}}}$$

$$t = \frac{0,2272}{\sqrt{\frac{1 - (0,2272)^2}{66 - 2}}} = 2,06$$

Berdasarkan pengujian di atas diperoleh nilai t_{hitung} lebih besar dari nilai t_{tabel} ($t_{0,975; 64}$) yaitu $t_{hitung} = 2,06 > t_{tabel} = 1,99$. Dari nilai tersebut diperoleh

keputusan menolak H_0 dan menerima H_1 , sehingga variable kinerja pengawas jalan dan jembatan berpengaruh secara signifikan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.

Signifikansi nilai hasil pengujian diatas, didukung pula oleh besaran nilai *Koefisien Determinasi (R^2_{ZY})* sebesar = 0,1344. Nilai ini menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan berpengaruh terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan sebesar 13,44 persen, sedangkan sisanya $(P_{Z\epsilon})^2$ sebesar 86,56 persen merupakan pengaruh variabel lain diluar variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan yang tidak dimasukkan ke dalam model.

Hasil pengujian di atas menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan berkontribusi terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan sebesar 13,49 persen. Artinya semakin baik kinerja pengawas jalan dan jembatan maka efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan akan semakin baik.

Secara teoritis, efektivitas menurut Emerson (dalam Iskandar:2005:329) tidak lain adalah pengukuran dalam arti tercapainya sasaran dan tujuan organisasi yang telah ditentukan sebelumnya". Sedangkan yang dimaksud dengan program atau proyek menurut Gray & Erik (dalam Suharto, 2012:25) adalah: *"Project is a complex, non-routine effort limited by time, budgets, resources, and performance specifications designed to meet customer needs."*

(kegiatan yang dapat direncanakan dan dilaksanakan dalam satu bentuk kesatuan dengan menggunakan berbagai sumberdaya untuk mendapatkan keuntungan). Dengan demikian efektivitas program atau proyek adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan dan sasaran program atau proyek yang telah dilaksanakan dan pencapaiannya dipengaruhi beberapa factor antara lain faktor kinerja. Seperti diketahui kinerja berkaitan dengan pelaksanaan kerja, sehingga kinerja sangat berkaitan dengan pencapaian tujuan. Dengan demikian dapat dikemukakan semakin baik kinerja seseorang maka pencapaian tujuan akan semakin mudah.

Selain variabel Kinerja pengawas jalan dan jembatan, variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan juga dipengaruhi variabel lain yang tidak diteliti (*epsilon*). Faktor tersebut diduga antara lain kebijakan, penggunaan teknologi, kompetensi pegawai, kepemimpinan. Hal ini karena faktor-faktor tersebut dengan kinerja pengawas jalan dan jembatan saling berkaitan dan akan menentukan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan penelitian maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kesimpulan dari hasil analisis deskripsi variabel-variabel penelitian sebagai berikut:
 - a. Variabel Pelaksanaan Kebijakan Penataan Jalan adalah **baik**. Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Prosedur dan mekanisme kerja ditetapkan dengan jelas dan rutin”. Indikator dengan persentase terendah terdapat pada item “Ketersediaan fasilitas penunjang seperti ATK, alat dan perlengkapan pembangunan jalan memadai”.
 - b. Variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan adalah **baik**. Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Melakukan pengendalian jalan masuk”. Indikator dengan persentase terendah terdapat pada item “Menilai kesesuaian standar konstruksi” dan item “Mengecek tingkat kecepatan kendaraan dalam menggunakan jalan”.
 - c. Variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan adalah **baik**. Indikator dengan nilai persentase tertinggi ada pada item “Kesesuaian muatan sumbu terberat, volume lalu lintas, dan kapasitas”. Indikator dengan persentase terendah terdapat pada item “Ketercapaian transparansi dalam pembangunan jalan”.

2. Hasil pengujian hipotesis menunjukkan sebagai berikut:
 - a. Hasil pengujian hipotesis utama menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan berpengaruh terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan untuk mewujudkan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.
 - b. Hasil pengujian sub-hipotesis menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan berpengaruh secara signifikan terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan.
 - c. Hasil pengujian sub-hipotesis menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan penataan jalan berpengaruh secara signifikan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.
 - d. Hasil pengujian sub-hipotesis menunjukkan bahwa kinerja pengawas jalan dan jembatan berpengaruh secara signifikan terhadap efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan.
3. Selain hasil pengujian tersebut terdapat pula temuan-temuan permasalahan penting lainnya dalam penelitian ini, diantaranya :
 - a. Pada variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan antara lain adalah masih kurangnya ATK dan alat perlengkapan pembangunan jalan, kurangnya penggunaan media informasi, kurangnya anggaran.
 - b. Pada variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan antara lain adalah masih belum maksimalnya kinerja pengawas dalam hal menyusun laporan, mengukur kesesuaian konstruksi, melakukan pencegahan atas gangguan jalan, menjamin keselamatan pengguna jalan dan mengecek tingkat kapasitas kecepatan jalan.
 - c. Pada variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan antara lain adalah masih belum maksimalnya hasil capaian

pembangunan jalan dan jembatan yakni transparansi, sosialisasi pengadaan tanah, kesesuaian konstruksi, kesesuaian konstruksi bangunan pelengkap jalan, dan kesesuaian jalan untuk keselamatan pengguna.

Hasil penelitian tersebut berimplikasi terhadap teori yakni semakin kuatnya hubungan konseptual dari teori yang melandasi variabel penelitian. Keeratan hubungan antara konsep pelaksanaan kebijakan penataan jalan, kinerja pengawas jalan dan jembatan dan efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan dibuktikan bahwa satu sama lain saling berkaitan dan memiliki korelasi yang signifikan.

Selain implikasi pada teori, hasil penelitian juga berimplikasi kepada Dinas Bnamarga Kabupaten Garut bahwa agar efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan dapat terwujud secara maksimal maka penting diperhatikan faktor pelaksanaan kebijakan penataan jalan dan kinerja pengawas jalan dan jembatan..

5.2 Saran-Saran

Berdasarkan temuan permasalahan yang dikemukakan diatas, maka penulis menyampaikan saran-saran sebagai berikut :

1. Untuk mengatasi masalah pada variabel pelaksanaan kebijakan penataan jalan yakni kurangnya anggaran, jumlah SDM yang kompeten, sarana dan prasarana, serta koordinasi maka diperlukan upaya meningkatkan jumlah anggaran, menambah jumlah SDM yang memiliki kompetensi di bidang jalan, menambah jumlah sarana dan prasarana, serta meningkatkan koordinasi antar unit atau bidang kerja di Dinas Binamarga Kabupaten Garut melalui:

- a. Efisiensi anggaran dengan strategi memilih program berdasarkan prioritas serta menghindari pengeluaran yang tidak perlu;
 - b. Peningkatan anggaran melalui pengajuan usulan dalam APBD serta memaksimalkan pendapatan daerah yang ada di bawah Dinas Binamarga;
 - c. Rekrutmen pegawai berdasarkan kebutuhan dengan memperhatikan kompetensi pelamar.
 - d. Meningkatkan kemampuan SDM yang ada dengan meningkatkan pengetahuannya di bidang pembangunan jalan melalui tugas belajar atau diklat terkait.
 - e. Menambah jumlah sarana dan prasarana
 - f. Meningkatkan efektivitas pemeliharaan alat dan sarana
 - g. Penyelenggaraan program-program peningkatan koordinasi melalui peningkatan rapat koordinasi baik kualitas maupun intensitasnya.
 - h. Melaksanakan kegiatan pembinaan yang terjadwal dan terus menerus.
2. Untuk mengatasi masalah pada Variabel kinerja pengawas jalan dan jembatan yakni masih belum maksimalnya kinerja pengawas jalan dan jembatan dalam hal menyusun laporan, mengukur kesesuaian konstruksi, melakukan pencegahan atas gangguan jalan, menjamin keselamatan pengguna jalan dan mengecek tingkat kapasitas kecepatan jalan, maka disarankan untuk meningkatkan kinerja pengawas jalan dan jembatan melalui langkah-langkah sebagai berikut:
- a. Meningkatkan kemampuan para pengawas jalan dan jembatan melalui pembinaan yang rutin dan berkesinambungan, tugas belajar bagi pegawai yang ingin melanjutkan, atau diklat pegawai terkait

- b. Pimpinan melaksanakan evaluasi terhadap kinerja pengawas jalan dan jembatan secara konsisten dan konsekuen
 - c. Pimpinan melaksanakan pengawasan secara rutin terhadap pelaksanaan kerja pengawas jalan dan jembatan
3. Untuk mengatasi masalah pada variabel efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan yakni masih belum maksimalnya hasil capaian pembangunan jalan dan jembatan yakni transparansi, sosialisasi pengadaan tanah, kesesuaian konstruksi, kesesuaian konstruksi bangunan pelengkap jalan, dan kesesuaian jalan untuk keselamatan pengguna, maka perlu dilakukan upaya melalui:
 - a. Peningkatan transparansi dalam pelaksanaan program pembangunan jalan baik pada tahap persiapan, pelaksanaan maupun setelah selesai.
 - b. Peningkatan pengawasan melekat oleh pimpinan serta pelibatan masyarakat dalam pengawasan proyek.
 - c. Peningkatan motivasi pegawai dengan pemberian *reward dan punishment* secara konsisten
4. Untuk penelitian selanjutnya, guna lebih mempertajam hasil penelitian ini disarankan untuk meneliti tentang efektivitas pelaksanaan program pembangunan jalan dan jembatan dari aspek Kompetensi SDM, koordinasi, pengawasan, transparansi dan akuntabilitas.

DAFTAR PUSTAKA

- Ancok, Djameludin, 2010. *Validitas dan Realibilitas Instrumen Penelitian*, LP3ES. Jakarta.
- Dunn, William, 2011. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Gadjahmada, Yogyakarta
- Handayaniningrat. 2011. *Pengawasan Atasan Langsung dilingkungan Aparatur Pemerintah*. Jakarta : Erlangga.
- Handoko, T. Hani. 2010. *Manajemen Personalia dan Sumberdaya Manusia*, BPFE, Yogyakarta
- _____. 2011, *Manajemen* : Edisi V, BPFE., Yogyakarta.
- Iskandar, Jusman, 2012^a, *Kapita Selekta Administrasi Negara*, Puspaga, Bandung
- _____, 2013^b. *Manajemen Publik*, Puspaga Bandung.
- _____, 2013^c, *Metodologi Penelitian Administrasi*, Puspaga, Bandung.
- _____, 2013^d, *Teori Administrasi*, Puspaga, Bandung.
- _____, 2013, *Beberapa Indeks dan Skala Pengukuran Variabel-Variabel Sosial dan Psikologi*, Puspaga, Bandung.
- Islamy, Irfan, 2011, *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakanaksanaan Negara*, Edisi IV, Bumi Aksara, Jakarta
- Komaruddin, 2010. *Analisa Organisasi Manajemen Modern*, Rajawali, Jakarta.
- LAN dan BPKP, 2001, *Pengukuran Kinerja Instansi Pemerintah*, Modul 3 dari 5 Modul Sosialisasi Sistem Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP), Jakarta
- _____, 2012, *Manajemen Pelayanan Publik*, Jakarta.
- Lubis, 2011, *Manajemen, Pengertian dan Masalah*, PT. Bina Karya, Bandung

- Lubis, Ibrahim. 2010 *Pengendalian Pengawasan Proyek dalam Manajemen*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Lukman, Sampara, 2011, *Manajemen Kualitas Pelayanan*, : STIA LAN, Jakarta
- Mangkunegara, Anwar Prabu . 2010. *Manajemen Sumber Daya Manusia*. Remaja Rosdakarya, Bandung
- Nawawi, Hadari, 2012. *Manajemen Strategik*, Gadjahmada Univirsity Press, Jogjakarta
- _____.2012. *Pengawasan Melekat di Lingkungan Aparatur Pemerintah*, edisi IV, Erlangga, Jakarta.
- Poerwadarminta, W.J.S,2012. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta
- Program Pascasarjana Universitas Garut, 2012, *Pedoman Penulisan Tesis*, Program Pascasarjana Uniga. Garut
- Rusli, Budiman. 2014, *Isu-Isu krusial Administrasi Publik Kontemporer*, Lepsindo, Bandung.
- _____, (2013), *Kebijakan Publik: Membangun Pelayanan Publik yang Responsif*, Hakim Publishing, Bandung.
- _____, (2013), *Administrasi Publik Kontemporer*, Hakim Publishing, Bandung.
- Sedarmayanti,2012. *Sumber Daya Manusia dan Produktifitas Kerja*, Mahdar Maju, Bandung.
- Siagian, Sondang P. 2011, *Filsafat Administrasi*, PT Gunung Agung, Jakarta.
- Singarimbun dan Effendi, 2010, *Metode Penelitian Survai*, LP3ES, Jakarta
- Situmorang, M dan Juhir, Jusuf. 2011. *Aspek Hukum Pengawasan Melekat Dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Sudjana, 2010, *Teknik Analisis Regresi dan Korelasi*, Binacipta, Bandung

- Sugiyono. 2012. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta, Jakarta
- _____.2010. *Metode Penelitian Administratif*. Alfabeta, Bandung
- Sujamto. 2010. *Aspek-aspek Pengawasan di Indonesia*. Sinar Grafika, Jakarta.
- _____.2011. *Norma dan Etika Pengawasan*. Sinar Grafika, Jakarta.
- Sunggono, Bambang, 2011. *Hukum dan Kebijakan Publik*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Supriatna, Tjahya, 2010, *Manajemen dan Birokrasi Pemerintahan*, Program Pascasarjana. Unjani dan STPDN Bandung
- Thoha, Miftah, 2012, *Kebijakan dan Pelayanan Publik*, PT. Grafindo Perkasa, Jakarta
- _____, 2010, *Dimensi – dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*, CV. Rajawali, Jakarta
- Wahab, A. Solichin, 2012, *Analisis Kebijaksanaan*, Bumi Aksara, Jakarta
- Winardi , 2012. *Asas-Asas Manajemen* , Mandar Maju, Bandung.

Tesis

- Pebriana, Dina. 2013. *"Efektivitas Kinerja Aparatur Dinas Binamarga dan Pengairan Kota Bandung dalam Program Pemeliharaan Jalan di Kota Bandung"*. Tesis Pada Program Pascasarjana Universitas Padjadjaran Bandung.
- Purnomo, Agus. 2008., *"Peran konsultan pengawas terhadap kinerja waktu pada proyek konstruksi flyover (Studi Kasus Flyover RE Martadinata pada Suku Dinas Pekerjaan Umum DKI Jakarta)*, Tesis pada Program Pascasarjana Universitas Indonesia Jakarta.

Dokumen dan Peraturan-Peraturan

- Undang-Undang RI Nomor 32 Tahun 2004 Tentang *Pemerintahan Daerah*

Undang-Undang RI Nomor 38 Tahun 2004 Tentang *Jalan*

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2006 Tentang *Jalan*

Peraturan Bupati Garut Nomor 540 Tahun 2012 tentang *Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.*

Sekretariat Daerah Kabupaten Garut : ***“Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah Kabupaten Garut Tahun 2014”***