Upaya Pemeliharaan Jalan Kabupaten Melalui Unit Reaksi Cepat Bina Marga (URC BIMA) Dalam Mewujudkan Responsivitas Pemerintah Daerah Di Kabupaten Gresik

Dilla Sevtiana

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial Dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya
sevtiana.nurcahyo@gmail.com

Abstrak

Pemeliharaan jalan merupakan upaya untuk pencegahan, perawatan dan perbaikan yang diperlukan untuk memepertahankan kondisi jalan agar tetap optimal. Untuk melakukan pemeliharaan, diperlukan adanya sebuah unit yang dapat bekerja sepanjang tahun seperti Unit Reaksi Cepat Bina Marga (URC BIMA) yang didirikan oleh Bupati Gresik bersama dengan Dinas Pekerjaan Umum. Tujuannya adalah agar dapat melaksanakan tugas secara cepat dan tepat sesuai dengan perkembangan kondisi kerusakan jalan.

Penelitian ini mendeskripsikan dan menganalisis upaya pelaksanaan pemeliharaan jalan kabupaten melalui URC BIMA dalam mewujudkan responsivitas pemerintah daerah di kabupaten Gresik. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif-kualitatif. Adapun narasumber dari penelitian ini adalah kepala seksi bidang pemeliharaan jalan dan bina manfaat jalan dan jembatan, camat/pegawai kecamatan di kecamatan Menganti, Wringin Anom, Balong panggang dan Kedamean. Teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui wawancara, observasi dan dokumentasi.

Hasil penelitian ini menjelaskan bagaimana upaya pemeliharaan jalan kabupaten melalui URC BIMA dalam mewujudkan responsivitas pemerintah daerah. Secara umum, upaya pemeliharaan yang dilakukan sudah cukup bagus dan responsive dalam menanggapi segala bentuk keluhan. Akan tetapi, penanganan yang cepat ini tidak diimbangi dengan tersedianya material dan peralatan yang selalu tercukupi sehingga penanganan jalan yang normalnya 1x24 jam bisa menjadi lebih. Harapan dari kelanjutan unit ini adalah terciptanya sebuah sistem kerja yang jelas sehingga pemeliharaan jalan dapat terus berkelanjutan.

Kata kunci : pemeliharaan, URC BIMA, responsivitas

Abstract

Road maintenance is an attempt to prevention, care and necessary repairs to maintain the road conditions in order to remain optimal. To perform maintenance, necessary for a unit that can work throughout the year such as the Rapid Response Unit of Highways (URC BIMA), founded by the Regent of Gresik together with the Department of Public Works. The aim is to carry out tasks quickly and accurately in accordance with the development of the condition of road damage.

This study attempts to describe and analyze the implementation of road maintenance district through URC BIMA in realizing the responsiveness of local government in the district of Gresik. The method used is descriptive qualitative. The sources of this study is the section head of the field of road maintenance and construction of road and bridge benefits, district / sub-district employees in the district Menganti, Wringin Anom, Balong roasted and Kedamean. The technique of collecting data through interviews, observation and documentation.

Results of this research explains how the county road maintenance efforts through URC BIMA in realizing the responsiveness of local government. In general, the efforts undertaken maintenance is good enough and responsive in responding to all forms of complaints. However, rapid handling is not offset by the availability of materials and equipment that is always fulfilled so that the handling of road that is normally 1x24 hours could be more. Expectation of the continuation of this unit is the creation of a working system that is clear so that maintenance can keep a sustainable path.

Keywords : maintenance, URC BIMA, responsiveness

PENDAHULUAN

Indonesia adalah negara berkembang yang saat ini sedang melakukan proses pembangunan ekonomi guna meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Salah satu faktor penting dalam mendukung proses pembangunan adalah kesiapan dan kondisi infrastruktur. Infrastruktur yang dimaksud meliputi jalan dan jembatan. Jalan itu sendiri merupakan sarana yang sangat penting untuk menunjang pembangunan ekonomi seperti yang diungkapkan oleh Mannering & Washburn (2013:2),

“economic development has long been recognized that highway construction and improvements to the highway network can positively influence economic development. Such improvements can increase accessibility and thus attract new industries and spur local economies. To be sure, measuring the economic-development impacts of specific highway projects is not an easy task because such measurements must be made in the context of regional and national economic trends. Still, the effect that highways can have on economic development is yet another example of the far-reaching economic influences of highway transportation.”

Dengan demikian, dapat dikatakan bahwa infrastruktur ini juga dapat menjadi peranan penting dalam mendukung proses ekonomi, sosial-budaya, kesatuan dan persatuan yang dapat meningkatkan ikatan antar wilayah dalam suatu negara.

Pembangunan jalan itu sendiri diikuti dengan tanggung jawab pemeliharaan, artinya fase pemeliharaan tidak akan dapat dipisahkan dengan fase pemeliharaan jalan. Upaya pemeliharaan jalan ini sesungguhnya bukan tahapan yang sederhana, dimana tahapan pada proses pemeliharaan masih terkait dengan beberapa proses seperti yang terdapat pada proses pembangunan. Tahapan – tahapan tersebut dapat dijelaskan melalui tabel berikut:

Tabel 1. Perbedaan Kegiatan Pembangunan Dan Pemeliharaan.

	Pembangunan	Pemeliharaan
Pendekatan pelaksanaan	Proyek	Proses
Waktu	Relative singkat / jangka pendek	Berjalan terus - menerus / jangka panjang
Lokasi	Terbatas	Tersebar
Biaya per kilometer	Relative tinggi	Relative rendah
Kebutuhan keterampilan	Teknik, pengelolaan proyek	Teknik, pengelolaan bisnis

Sumber : Departemen Pekerjaan Umum (2005)

Table di atas menjelaskan beberapa aspek yang membedakan antara kegiatan pembangunan dan

pemeliharaan. Table 1.1 menjelaskan beberapa aspek yang membedakan antara kegiatan pembangunan dan pemeliharaan. Perbedaan pertama ada pada pendekatan pelaksanaan dimana ketika dalam fase pembangunan pendekatannya masih dalam bentuk proyek dan ketika masuk pada fase pemeliharaan tentu pendekatannya berubah menjadi bentuk proses. Perbedaan yang kedua adalah dari segi waktu, untuk pembangunan membutuhkan waktu yang relative singkat dibandingkan dengan fase pemeliharaan karena pemeliharaan berjalan secara terus – menerus. Selanjutnya dari segi lokasi, untuk lokasi pembangunan relative terbatas, sementara untuk pemeliharaan ada pada banyak lokasi (tersebar). Perbedaan lain dapat dilihat juga dari segi pembiayaan, perlu biaya yang relative tinggi untuk pembangunan karena memulai proses dari nol sementara pada pemeliharaan cenderung relative murah karena hanya menjaga agar kondisi jalan tetap dalam keadaan layak pakai. Perbedaan yang terakhir pada kebutuhan keterampilan dimana pembangunan lebih kepada keterampilan proyek pengadaan jalan dan pembangunan lebih pada aspek bisnis dalam artian dapat memanager keuangan dengan baik.

Jadi, fase pemeliharaan jalan dapat dikategorikan penting dan harus dilakukan oleh setiap daerah untuk menjaga kondisi badan jalan agar tetap dalam kondisi baik. Akan tetapi, teknik pemeliharaan jalan memang tidaklah mudah, banyak sekali kendala yang muncul ketika proses pemeliharaan misalnya kurangnya anggaran, tonasi kendaraan yang sudah melebihi beban jalan raya, kondisi cuaca yang kurang bersahabat dan juga adanya gangguan lalu-lintas ketika proses pemeliharaan.

Kompleksitas permasalahan dalam pemeliharaan jalan terjadi di beberapa kawasan industri. Salah satu daerah industry itu adalah kabupaten Gresik, dimana kabupaten Gresik memiliki beberapa industry yang cukup besar, antara lain : PT Semen Gresik, PT Petro Kimia, Industri perkayuan, BHS-TEX dan Maspion. Bahkan pada tahun 2014 ini tercatat ada 177 perusahaan yang siap berinvestasi di Kabupaten Gresik. Perusahaan itu adalah 163 Perusahaan Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan 14 Perusahaan Penanaman Modal Asing (PMA). Dari 177 perusahaan tersebut setidaknya dapat menampung sekitar 5073 tenaga kerja. (<http://gresikkab.go.id>).

Perkembangan industri yang semakin pesat di Kabupaten Gresik diyakini berdampak pada peningkatan arus mobilitas dari masyarakat itu sendiri. Untuk itu diperlukannya akses jalan yang memadai guna memperlancar segala aktivitas masyarakat. Baik itu berupa aktivitas pendidikan, kesehatan sampai pada perputaran ekonomi. Namun di sisi lain, penambahan

kawasan industri juga dapat membuat badan jalan menjadi cepat rusak karena jumlah dan tonase kendaraan yang melebihi kekuatan dari jalan raya. Selain itu tidak adanya penanganan cepat pada kerusakan awal juga dapat memperparah kerusakan jalan raya dan melemahkan arus pendistribusian barang/jasa. Kerusakan jalan yang semakin parah ini juga akan memakan banyak biaya dan juga waktu dalam proses perbaikannya.

Sebagai salah satu kawasan industri, kondisi jalan di Kabupaten Gresik juga banyak yang berada dalam kondisi rusak. Seperti yang diungkapkan oleh Badan Kepegawaian Daerah (BKD) Gresik, Drs. Saputro yang mewakili bupati Gresik dalam sambutannya pada Pendidikan dan Pelatihan (DIKLAT) Pengamat Jalan dan Jembatan Pemerintah Kabupaten Gresik di hotel Saptanawa menyebutkan bahwa total panjang jalan di Kabupaten Gresik mencapai 626,01 km. Rinciannya jalan Negara 67,37 km, jalan provinsi 46,48 km, jalan kabupaten 512,16 km. Namun dari jumlah itu tidak semuanya dalam kondisi baik, dari jumlah tersebut 21,33% diantaranya dalam kondisi rusak berat. Beberapa factor kerusakan yang disebutkan adalah permukaan jalan, mutu pelaksanaan konstruksi pembangunan jalan yang kurang bagus, adanya beban peningkatan pemakaian jalan serta peningkatan kualitas pengguna jalan. (<http://gresik-satu.blogspot.com>). Dampak dari kerusakan yang berkepanjangan juga dirasakan oleh masyarakat, baik itu yang berasal dari wilayah Kabupaten Gresik maupun yang berasal dari luar daerah Kabupaten Gresik. Mereka banyak mengeluhkan tentang kondisi jalan yang bergelombang, berlubang dan juga sempit.

Permasalahan di atas mendapat perhatian khusus dari Pemerintah Kabupaten Gresik sehingga mereka membuat program “Jalan Tanpa Lubang”. Karena dalam UU No 29 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 24 ayat 1 disebutkan bahwa “penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas”. Untuk mendukung program tersebut, pemerintah Kabupaten Gresik bersama dengan Dinas Pekerjaan Umum membentuk sebuah Tim yang bertugas melaksanakan kegiatan rehabilitasi/perbaikan infrastruktur jalan raya meliputi penilaian kebutuhan (*Needs Assessment*), penilaian kerusakan dan kerugian (*Damage and Losses Assessment*) pada jalan yang mengalami kerusakan ringan dan berstatus jalan Kabupaten. Tim ini di beri nama Unit Reaksi Cepat Bina Marga atau di singkat (URC BIMA), dimana tim ini bekerja berdasarkan petunjuk teknis pelaksanaan bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Gresik.

Dalam draft Petunjuk pelaksanaan Unit Reaksi Cepat Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum kabupaten Gresik dijelaskan bahwa fungsi dari URC BIMA ini

adalah melaksanakan pengkajian awal segera setelah ada laporan kerusakan/pengaduan dari masyarakat, melakukan langkah-langkah perbaikan dengan efektif dan efisien dan melaporkan hasil pelaksanaan tugas secara periodik kepada Kepala seksie Pemeliharaan jalan dan Jembatan Bina Marga sekaligus memberi input informasi terkait Pemeliharaan Jalan dan Jembatan.

Unit Reaksi Cepat ini dibagi menjadi 3 wilayah, Gresik Selatan, Gresik Utara dan Gresik Tengah. Dalam penelitian ini, peneliti ingin berfokus pada unit yang menangani Gresik bagian selatan yang mencakup 8 kecamatan yaitu, Benjeng, Balong Panggang, Kedamean, Menganti, Driyorejo, Cerme, Duduk Sampeyan dan Wringin Anom. Karena keterbatasan waktu, penelitian ini hanya dilakukan pada 4 kecamatan yaitu kecamatan Menganti, Kedamean, Wring Anom dan Balong Panggang. Lokasi ini sengaja dijadikan objek penelitian karena adanya beberapa alasan diantaranya adalah wilayah ini berbatasan dengan kota besar seperti Surabaya, Sidoarjo dan juga Mojokerto, sudah sewajarnya apabila ada penanganan untuk kerusakan agar memperlancar mobilitas masyarakat. Selain itu daerah ini juga memiliki cukup banyak industri, oleh karena itu perlu dilakukannya perawatan jalan yang baik guna mendukung arus pendistribusian barang atau jasa tersebut.

Pelaksanaan dari Unit Reaksi Cepat ini bukan tanpa kendala, beberapa kendala yang dialami oleh URC BIMA ini adalah kendaraan yang masih berjumlah 2 unit dan tergolong mobil lama, jadi kecepatan menuju lokasi yang di tuju juga tidak dapat dilakukan dengan cepat karena mobil ini sering mengalami kerusakan sehingga penanganan kerusakan jalan yang idealnya dapat ditangani dalam 1x24 jam dapat terselesaikan melebihi batas waktu ideal tersebut. Selain itu layanan hotline (bebas pulsa) yang sudah di pesan khusus untuk pengaduan jalan rusak juga masih terjadi gangguan sampai sekarang Namun mereka tetap dapat menampung banyak informasi dari *Whatsapp* dan juga *twitter*.

Kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah senantiasa berkaitan dengan prinsip – prinsip *Good Governance* yang terdiri dari partisipasi, transparansi, efisiensi, efektivitas, responsivitas, akuntabilitas. Salah satu prinsip yang penting dari *Good Governance* adalah responsivitas. Sejalan dengan yang dikatakan oleh Agus Dwiyanto (2005;147) yang mengatakan bahwa produk pelayanan publik yang dilakukan pemerintah yang demokratis paling tidak dapat memenuhi 3 indikator, yaitu *responsiveness*, *responsibility*, dan *accountability*.

Bentuk dari responsivitas pemerintah daerah kabupaten Gresik adalah dengan menyelenggarakan kegiatan pemeliharaan jalan oleh Unit Reaksi Cepat, kegiatan ini juga berkaitan dengan bentuk pelayanan

pemerintah kepada masyarakat. Pemerintah daerah sedang berupaya untuk mengidentifikasi kebutuhan dari masyarakat agar dapat memberikan pelayanan prima, dimana salah satu kebutuhan yang diperlukan oleh daerah industry adalah kelayakan dari sebuah jalan yang senantiasa digunakan sebagai akses produksi dan pendistribusian barang dan jasa. Kegiatan semacam ini juga dapat mendorong responsivitas dari pemerintah untuk meningkatkan kepekaan mereka terhadap kebutuhan dari masyarakatnya seperti yang diungkapkan oleh Tangkilisan (2007:177) “Responsivitas adalah kemampuan organisasi untuk mengenali kebutuhan masyarakat, menyusun agenda dan prioritas pelayanan, dan mengembangkan program-program pelayanan publik sesuai dengan kebutuhan dan aspirasi masyarakat.”

Respon yang baik dari pemerintah daerah juga akan menjadi kunci utama dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Menurut Agus Dwiyanto (2008:63), terdapat 5 indikator dalam mengukur responsivitas, yaitu:

1. Terdapat tidaknya keluhan dari pengguna jasa selama satu tahun terakhir;
2. Sikap aparat birokrasi dalam merespon keluhan dari pengguna jasa;
3. Penggunaan keluhan dari pengguna jasa sebagai referensi bagi perbaikan penyelenggaraan pelayanan pada masa mendatang;
4. Berbagai tindakan aparat birokrasi untuk memberikan kepuasan pelayanan kepada pengguna jasa, serta;
5. Penempatan penggunaan jasa oleh aparat birokrasi dalam sistem pelayanan yang berlaku.

Dengan program pemeliharaan jalan melalui Unit Reaksi Cepat ini diharapkan dapat meningkatkan respon dari pemerintah daerah untuk dapat memberikan pelayanan yang cepat dan tepat. Karena bentuk respon yang cepat dan tepat dari pemerintah dalam melakukan pemeliharaan jalan juga dapat memperlancar arus produksi dan pendistribusian barang sehingga pendapatan daerah juga akan meningkat seiring dengan peningkatan kualitas akses jalan yang diberikan.

Keberadaan Unit Reaksi Cepat Bina Marga yang menangani masalah pemeliharaan jalan menarik perhatian penting untuk dilakukan kajian dan juga melihat bagaimana respon pemerintah daerah dalam mengenali kebutuhan dari masyarakat terutama dalam penyelenggaraan infrastruktur yang baik. Jadi dalam penelitian ini rumusan masalahnya adalah bagaimana upaya pemeliharaan jalan Kabupaten melalui URC BIMA dalam mewujudkan responsivitas pemerintah daerah di Kabupaten Gresik, khususnya di wilayah Gresik selatan.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk dapat mengetahui upaya apa yang sudah dilakukan oleh URC BIMA dalam melakukan pemeliharaan jalan dan bagaimana respon pemerintah daerah dalam menyikapi segala keluhan masyarakat. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber informasi bagi masyarakat terkait upaya pemeliharaan jalan yang dilakukan URC dan dapat menilai respon masyarakat sehingga dapat dijadikan acuan untuk perbaikan pelayanan di masa yang akan datang.

METODE

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah jenis penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan penelitian menggunakan metode kualitatif. Menurut Zuhriah (2005:47), penelitian deskriptif adalah penelitian yang diarahkan untuk memberikan gejala – gejala, fakta – fakta, atau kejadian – kejadian secara sistematis dan akurat, mengenai sifat – sifat populasi atau daerah tertentu. Alasan penentuan metode ini juga dikarenakan peneliti hendak meneliti fenomena atau kejadian yang belum diketahui sebelumnya oleh peneliti.

Untuk menghindari adanya pelebaran pada hasil, maka harus ada sebuah fokus permasalahan yang nantinya dapat membatasi pada pemaparan hasil. Fokus yang dipilih dalam penelitian ini adalah pada aspek upaya pemeliharaan jalan dan juga respon pemerintah daerah dimana pemeliharaan jalan ini menggunakan fungsi – fungsi yang sudah di paparkan dalam pendahuluan dan respon masyarakat menggunakan analisis indikator responsivitas dari Dwiyanto.

Adapun dalam pengumpulan data ini, peneliti menggunakan beberapa alat bantu seperti pedoman wawancara, alat tulis, *tape recorder*, dan juga camera. Semua alat tersebut akan digunakan dalam proses pengambilan data. Sedangkan teknik pengumpulan data yang dilakukan adalah dengan melakukan wawancara, observasi dan juga dokumentasi.

Pada kegiatan wawancara yang dilakukan tentunya akan berpedoman pada pedoman wawancara dan pemilihan informan ini akan dilakukan dengan teknik *purposive sampling* seperti yang sudah dikemukakan oleh Sugiyono (2010:218) bahwa *purposive sampling* adalah teknik pengambilan sample sumber data dengan pertimbangan tertentu. Sumber data dalam penelitian ini yaitu kepala seksi pemeliharaan jalan dan jembatan yang memiliki pengetahuan lebih seputar URC BIMA. Kemudian kepada staff URC BIMA yang tentunya lebih mengetahui secara teknis tentang pekerjaan URC di lapangan. Selanjutnya informan ini adalah pada masyarakat yang terwakili oleh Kepala Desa/Camat dari Kecamatan Menganti, Kedamean, Wringin Anom dan Balong Panggang.

Lokasi dari penelitian ini ada di beberapa tempat yang diantaranya adalah Kantor Dinas Pekerjaan Umum khususnya Bidang Pemeliharaan Jalan dan Jembatan, kemudian melakukan observasi di salah satu titik jalan yang masih berada di wilayah Gresik selatan, dan tidak lupa melakukan kroscek ke beberapa kecamatan di Gresik selatan yaitu Kecamatan Menganti, Kedamean, Wringin Anom dan Balong Panggang. Lama penelitian ini kurang lebih 3 bulan mulai dari bulan September 2015 sampai dengan November 2015.

Berdasarkan hasil data yang sudah ditemukan, teknik analisis yang akan digunakan adalah dengan menggunakan model analisis data yang ditemukan oleh Milles and Huberman (dalam Sugiyono, 2012:335) yaitu *data reduction, data display, dan conclusion drawing/verification*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini akan ada dua pembahasan yaitu pada upaya pemeliharaan jalan Kabupaten dan responsivitas pemerintah daerah. Berdasarkan hasil dari wawancara, observasi dan dokumentasi ditemukan hasil sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Fungsi Pemeliharaan Melalui URC BIMA

Berdasarkan pada Drafft petunjuk teknis, URC BIMA memiliki tujuan untuk dapat melaksanakan tugasnya dalam melakukan pemeliharaan jalan secara cepat dan tepat sesuai dengan perkembangan kondisi kerusakan yang terjadi. Untuk dapat melaksanakan tugas tersebut, maka URC memerlukan dukungan dari masyarakat karena sebuah organisasi tidak akan berkembang tanpa dukungan dari lingkungan disekitarnya.

Ada banyak media pengaduan kerusakan jalan yang ditawarkan oleh Tim URC BIMA. Ada *twitter, whatsapp*, dan *hotline* (bebas pulsa) yang sengaja disiapkan saat peluncuran URC BIMA. Fasilitas ini diumumkan ketika *launching* URC BIMA yang menghadirkan seluruh camat dan kepala desa dimana wilayah mereka terlewati oleh jalan kabupaten. Dari mereka yang hadir dalam acara *launching* seharusnya mensosialisasikan kepada warganya agar dapat membantu memberikan informasi seputar kerusakan jalan. Namun setelah dilakukan penelitian lebih lanjut ternyata banyak sekali masyarakat yang belum mengetahui tentang URC BIMA, bahkan anggota kecamatan sendiri juga banyak yang belum mengetahui tentang adanya URC BIMA. Minimnya informasi yang diberikan tentang program dari

URC BIMA ini membuat masyarakat banyak yang belum tahu dan beberapa dari mereka yang sudah tahu pun belum paham tentang lingkup jalan yang ditangani oleh URC BIMA.

Semua media yang disediakan tentunya akan mendukung adanya tindakan yang responsive dari URC BIMA. Bentuk tindakan responsivitas mereka adalah dengan melakukan tindakan perbaikan sesegera mungkin setelah adanya pelaporan kerusakan jalan dan jembatan yang terjadi di wilayah mereka. Terdapat cukup banyak keluhan seputar kerusakan jalan yang terjadi, akan tetapi belum terdengar adanya keluhan seputar pelayanan dalam penanganan jalan yang di dapat. Keluhan hanya terjadi karena kurangnya pengetahuan masyarakat tentang status jalan yang dilaporkan sehingga mereka merasa tidak ada respon berupa tindakan yang diberikan oleh URC BIMA.

Berdasarkan dari hasil wawancara. tindakan pertama yang dilakukan sebelum adanya tindakan pemeliharaan adalah dengan melakukan pengkajian awal setelah adanya pengaduan jalan rusak dari masyarakat. Namun, pada faktanya peran masyarakat tidak sesuai dengan skema informasi URC yang telah di buat. Tindakan pemeliharaan yang dilakukan oleh URC sebagian besar berdasarkan pada inspeksi yang dilakukan dari anggota URC itu sendiri dan sebagian kecil dilakukan berdasarkan laporan pengaduan dari pemerintah daerah setempat. Seperti pada ruas jalan Cerme – Metatu, itu juga berdasarkan dari inspeksi yang dilakukan sendiri oleh koordinator tim URC.

Inspeksi lapangan memang perlu dilakukan untuk melihat kondisi kerusakan jalan yang ada, seperti yang diungkapkan oleh Departement Pekerjaan Umum (2005 : 37) bahwa kegiatan pemeliharaan jalan meliputi inspeksi lapangan untuk mengevaluasi jaringan jalan dan mengukur dan mencatat kondisi yang ada sehingga dapat ditentukan kegiatan pemeliharaan yang dibutuhkan , menganalisis akibat dan penyebab dari kerusakan yang ada dan menentukan kegiatan pemeliharaan dibutuhkan untuk mencegah kerusakan yang lebih lanjut.

Akan tetapi, jika melibatkan masyarakat secara aktif tentu akan menghemat biaya karena tim tidak harus selalu melakukan inspeksi setiap hari. Mereka hanya menunggu laporan dari masyarakat dan meminta mereka

mengirimkan foto kerusakan jalan yang dilaporkan kemudian mengirimkan melalui *whatsapp* ataupun *twitter* URC BIMA. Dari sini URC hanya perlu melakukan penyaringan, jalan mana yang menjadi tanggung jawab URC BIMA. Setelah ditemukan jalan yang menjadi tanggung jawab URC, baru mereka melakukan inspeksi ke lapangan untuk melihat secara detail kerusakan yang terjadi dan mulai memperkirakan tindakan dan biaya yang akan dikeluarkan untuk mencegah kerusakan yang semakin parah.

Jalan yang menjadi tanggung jawab URC adalah jalan yang berstatus jalan kabupaten dan memiliki kondisi tingkat kerusakan ringan. Kondisi dan tingkat pelayanan Menurut Departemen Pekerjaan Umum Dirjen Bina Marga yang dikutip (dalam Ma'arif Syamsul,dkk . 2009:2) menyebutkan bahwa kondisi jalan dengan tingkat kerusakan ringan adalah “jalan dengan permukaan perkerasan sudah mulai bergelombang, mulai ada kerusakan permukaan dan penambalan (kurang dari 20% dari luas jalan yang ditinjau)”. Akan tetapi jalan dengan tingkat kerusakan ringan yang menjadi tanggung jawab URC BIMA tidak berdasarkan pada pengertian tersebut, bahkan tidak ada spesifikasi khusus mengenai kerusakan jalan yang menjadi tanggung jawab URC BIMA. Mereka hanya mengandalkan perkiraan dan melihat stok bahan baku, apabila kerusakannya ditaksir kurang dari 15 juta maka URC akan melakukan tindakan terhadap jalan tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian seputar pengkajian awal dengan melibatkan masyarakat ini memang di rasa masih belum maksimal. Perlu ada sosialisasi lebih lanjut mengenai program pemeliharaan jalan ini agar masyarakat juga dapat membantu kinerja Unit ini. Mengingat Unit ini beroperasi dengan sistem reaksi cepat, maka diperlukan informasi yang cepat juga. Dan informasi ini akan mudah diperoleh dari masyarakat karena masyarakat akan lebih cepat tanggap terhadap kerusakan yang terjadi di lingkungan mereka. Apabila menunggu inspeksi dari koordinator URC akan memakan waktu cukup lama dan juga memakan biaya yang lebih, untuk koordinator URC akan lebih baik jika melakukan inspeksi ketika ada laporan dari masyarakat.

Selelah dilakukan pengkajian awal, maka tindakan yang selanjutnya adalah melakukan langkah – langkah perbaikan secara

efektif dan efisien. Efektivitas dipahami sebagai mengoptimalkan semua input yang tersedia, efisien dipahami sebagai menurunkan input seoptimal mungkin” (Wrihatnolo Randy R & Dwidjowijoto Riant Nugroho, 2006:14). Efektivitas yang dilakukan oleh URC BIMA ini meliputi pengoptimalan sumber dana dan juga sumber daya yang sudah disediakan agar dapat menurunkan biaya pemeliharaan jalan seminimal mungkin.

Berdasarkan Draft Petunjuk teknis URC BIMA dan juga hasil observasi di lapangan ditemukan bahwa langkah perbaikan yang dilakukan oleh URC BIMA ini terdiri dari tahap persiapan, tahap pelaksanaan dan tahap pengakhiran. Pada tahap persiapan ini URC mulai mempersiapkan segala keperluan yang dibutuhkan termasuk SDMnya. Apabila kerusakan yang di tangani tidak terlalu berat maka akan berangkat hanya satu tim, dan tim yang lain dapat menangani masalah di wilayah mereka sendiri. Ketika ada kerusakan yang memerlukan penanganan yang lebih banyak tenaga kerja, maka tim yang berangkat bisa dua tim. Seperti pada ruas jalan Cerme – Metatu, kondisi kerusakan pada ruas jalan ini tergolong tidak terlalu parah jadi bisa dikerjakan hanya dengan satu tim saja. Kegiatan dalam manajemen sumber daya manusia dengan baik ini juga akan mempercepat proses perbaikan di wilayahnya masing – masing.

Selanjutnya pada tahap pelaksanaan ini adalah pelaksanaan penambalan jalan. Tim URC BIMA tentunya sudah dibekali berbagai macam pengetahuan dan ketrampilan dalam menangani kerusakan jalan. Dalam penambalan ini mereka menggunakan bahan baku berupa aspal dingin (*cool mix*), bahan ini sengaja dipilih karena setelah penambalan bisa langsung dilewati oleh kendaraan. Jadi kegiatan penambalan ini tidak akan mengganggu jalannya arus lalu lintas dalam waktu yang terlalu lama. Akan tetapi penggunaan *cool mix* ini tidak dapat digunakan untuk semua jenis kerusakan, perlu dipertimbangkan juga beberapa bahan baku tambahan untuk meminimalkan penggunaan *cool mix* ini. Penggunaan *cool mix* hanya untuk kerusakan jalan yang kedalamannya kurang dari 2 cm, dan untuk jalan rusak dengan kedalaman lebih dari 2 cm maka akan diberikan batu kerikil agar dapat menghemat pemakaian *cool mix* dan hasil tambahan juga menjadi lebih kokoh. Proses penambalan jalan ini tidak memakan

waktu yang lama karena penanganan pada ruas jalan Cerme – Metatu ini hanya memerlukan waktu kurang dari 30 menit dan jalan sudah dapat kembali dipergunakan seperti biasanya.

Kegiatan pemberangkatan ini umumnya hanya berjalan dalam satu kali sehari, padahal kegiatan yang dilakukan ini memakan waktu yang cukup singkat dan dapat dilakukan berkali – kali dalam sehari. Akan tetapi kembali kepada tersedianya bahan baku dari pemeliharaan jalan ini, mereka harus mempertimbangkan tersedianya bahan baku sehingga dapat dipergunakan untuk mengatasi kondisi jalan rusak yang dianggap lebih membahayakan keselamatan pengguna jalan. Tindakan ini merupakan tindakan yang tepat dimana URC juga memilih tindakan dan posisi jalan mana yang sekiranya harus di prioritaskan sehingga tidak menimbulkan kerugian yang cukup berarti bagi pengguna jalan.

Perkiraan kebutuhan bahan baku ini memang tidak selalu tepat, kadang bisa lebih dan kadang juga bisa kurang. Pada ruas jalan Cerme Metatu, penanganannya tidak selesai dalam satu hari karena ada badan jalan yang belum selesai karena bahan bakunya sudah habis. Jadi mereka mendahulukan kerusakan di rasa cukup mengganggu jalannya lalu lintas dan penanganannya cukup dengan bahan baku yang ada, untuk kerusakan yang lain akan dikerjakan pada hari berikutnya. Hasil dari penambalan yang dilakukan oleh URC memang cukup bagus dan tidak terlalu menghambat jalannya arus lalu lintas.

Pemeliharaan ini tentunya akan memberikan banyak dampak positive bagi pengguna jalan, beberapa manfaat dari pemeliharaan jalan ini adalah Melindungi permukaan dan struktur jalan dan mengurangi tingkat kerusakan jalan, jadi memperpanjang umur pakainya; Memperkecil biaya pengoperasian kendaraan pada jalan dengan membuat permukaan jalan yang halus dan nyaman; Menjaga agar jalan tetap dalam keadaan kokoh dan aman, sehingga memberikan keamanan bagi kendaraan yang menggunakan jalan, dan memberikan kondisi pelayanan terhadap transportasi yang dapat diandalkan (petunjuk teknis No.24/T/Bt/1995).

Upaya pemeliharaan jalan yang dilakukan secara rutin dengan mencegah kerusakan yang lebih parah tentunya akan menghemat pengeluaran dana untuk kerusakan

jalan yang lebih besar. Kerusakan jalan yang sudah parah akan butuh penanganan dan biaya yang lebih besar karena harus melakukan lelang. Tindakan pemeliharaan ini juga bagian dari upaya pengematan dana pemeliharaan jalan sehingga dana tersebut dapat digunakan untuk kegiatan peningkatan atau pelebaran jalan.

Tahapan terakhir dari proses pemeliharaan jalan ini adalah dengan adanya pelaporan secara periodik yang dilakukan oleh URC kepada kasi pemeliharaan jalan sekaligus memberikan input informasi kepada masyarakat. Pemberian laporan periodik ini dikerjakan setiap hari dan akan diserahkan biasanya setiap minggu sebagai hasil kerja URC BIMA secara tertulis. Dari hasil laporan tertulis akan terlihat apa saja pekerjaan URC yang dilakukan setiap hari dan dapat dilihat bobot pekerjaan yang dikerjakan masing – masing tim di setiap wilayah kerjanya masing – masing.

Untuk pelaporan kepada masyarakat umum biasanya dilakukan dengan cara mempublikasikan hasil dokumentasi perbaikan jalan di *twitter* pemeliharaan jalan, sehingga masyarakat dapat melihat hasil kerja URC BIMA. Namun untuk sekarang ini memang media sosial ini cenderung menurun informasinya. Hal ini dikarenakan ada pemecahan bagian di Bina Marga dan sekarang juga ada perubahan untuk posisi pada masing – masing bagian.

Terdapat banyak perubahan yang dilakukan untuk meningkatkan kinerja URC karena untuk sekarang sudah di bagi menjadi bidang pembangunan jalan dan jembatan dan bidang pemeliharaan jalan dan jembatan. Diharapkan setelah adanya penyesuaian ini, pihak administrasi URC dapat kembali mempublikasikan informasi hasil kerja URC karena dengan adanya publikasi ini maka diharapkan masyarakat dapat lebih mengetahui cara kerja URC.

Dengan mengoptimalkan media sosial, diharapkan dapat membangun kesadaran masyarakat untuk ikut memberikan masukan tentang hasil dari perbaikan atau pemeliharaan yang dilakukan dan juga tidak segan untuk memberikan informasi kerusakan jalan karena setiap hari di media sosial ini selalu memposting seputar penanganan jalan rusak. Masyarakat tentu akan memberikan respon positive apabila pekerjaan yang dilakukan oleh URC cukup bagus.

Respon dari masyarakat ini juga nantinya diharapkan dapat membangun sistem pemeliharaan URC untum nantinya menjadi lebih baik lagi karena sebuah Unit Reaksi Cepat juga perlu dukungan dari masyarakat untuk dapat memperoleh informasi kerusakan jalan. Diharapkan pula masyarakat nantinya akan dapat memberikan respon seputar pelayanan yang diberikan oleh URRC BIMA sehingga dapat menjadi pedoman untuk melakukan perbaikan pada pelayanan yang dilakukan pada masa yang akan datang.

2. Upaya Pemeliharaan Jalan Kabupaten Dalam Mewujudkan Responsivitas Pemda.

Terbentuknya Unit Reaksi Cepat ini menunjukkan bagaimana respon Pemerintah daerah khususnya bidang pemeliharaan jalan ketika mendapatkan keluhan – keluhan seputar kerusakan jalan yang terjadi di wilayah kabupaten Gresik. Dalam penelitian ini, peneliti juga mendatangi beberapa kecamatan di wilayah gresik selatan, yaitu kecamatan Menganti, Kecamatan Kedamean, Kecamatan Balong panggang dan Kecamatan Wringin Anom untuk melakukan observasi di daerah kecamatan tersebut. Setelah dilakukan penelitian, didapatkan hasil yang di gambarkan oleh tabel berikut:

Tabel 2
Hasil Analisa Responsivitas

Indikator Responsivitas	Hasil Wawancara	Hasil Observasi
Terdapat tidaknya keluhan dari pengguna jasa selama satu tahun terakhir	X	X
Sikap aparat birokrasi dalam merespon keluhan dari pengguna jasa	V	V
Penggunaan keluhan dari pengguna jasa sebagai referensi bagi perbaikan penyelenggaraan pelayanan pada masa mendatang.	V	V
Berbagai tindakan aparat birokrasi untuk memberikan kepuasan pelayanan kepada pengguna jasa	V	V
Penempatan pengguna jasa oleh aparat birokrasi dalam sistem pelayanan yang berlaku	V	X

Dari gambaran tabel di atas, responsivitas URC cukup bagus dalam menanggapi berbagai keluhan. Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan memang belum ada keluhan dari masyarakat berkaitan dengan pelayanan URC BIMA. Beberapa keluhan yang

diperoleh hanya seputar kerusakan jalan. Beberapa keluhan kekecewaan masyarakat mengenai lamanya proses penanganan juga sempat dirasakan, hal tersebut dikarenakan jalan yang dilaporkan bukan jalan yang menjadi tanggung jawab URC BIMA jadi mereka hanya bisa menjawab tanpa melakukan tindakan.

Berbagai macam keluhan yang disampaikan baik itu melalui *whatsapp* atau *twitter* ditanggapi dengan cepat. Beberapa respon yang ditunjukkan oleh URC ini berupa tindakan penanganan langsung ke lokasi. Jenjang waktu yang diberikan dalam merespon segala bentuk laporan memang tidak sama, karena hal tersebut berkaitan erat dengan tersedianya peralatan dan juga material yang dibutuhkan. Mereka juga mempertimbangkan aspek lain, yaitu tingkat kebutuhan mendesak dari jalan yang dilaporkan.

Keluhan – keluhan yang disampaikan cukup bervariasi. Keluhan tentang lamanya penanganan karena jalan yang dilaporkan bukan menjadi tanggung jawab URC. Akan tetapi pihak URC tetap menanggapi dengan baik keluhan yang disampaikan, bahkan mereka sempat melakukan kolaborasi dengan bina marga provinsi dalam melakukan perbaikan seperti pada kecamatan Wringin Anom. Hal ini sebagai bentuk perbaikan pelayanan yang dilakukan oleh URC BIMA berdasarkan keluhan yang di dapat dari masyarakat.

Beberapa tindakan perbaikan pelayanan dan respon secara cepat dari URC ini merupakan bentuk tindakan yang di ambil untuk memberikan kepuasan kepada masyarakat. elain itu, bidang pemeliharaan jalan dan bina manfaat jalan dan jembatan juga selalu mengupayakan agar material dan peralatan yang dibutuhkan oleh URC dapat selalu tersedia sehingga pelayanan juga dapat dilakukan dengan cepat sesuai harapan masyarakat. sedangkan masyarakat itu sendiri sudah ditempatkan pada sistem pelayanan yang berlaku seperti pada alur informasi URC karena URC bekerja berdasarkan keluhan yang disampaikan dan berusaha mengatasi keluhan tersebut sehingga masyarakat mendapatkan kepuasan atas kinerja yang dilakukan URC.

PENUTUP

Simpulan

Pemeliharaan yang dilakukan oleh URC BIMA ini berpedoman kepada petunjuk pelaksanaan Unit

Reaksi Cepat dimana isinya mencakup juga tugas dan fungsi yang dilakukan oleh URC BIMA. Dalam pemeliharaan, langkah awal yang dilakukan adalah melakukan pengkajian awal setelah ada pengaduan dari masyarakat. Akan tetapi sosialisasi yang dilakukan oleh URC BIMA kepada masyarakat ini nampaknya masih kurang sehingga koordinator tim harus melakukan inspeksi langsung ke lapangan untuk melakukan tinjauan seputar kerusakan jalan, karena akan memakan waktu yang lama apabila menunggu hasil dari laporan masyarakat, mengingat banyaknya masyarakat yang belum mengetahui adanya URC BIMA dan apa saja pekerjaan yang menjadi tanggung jawabnya.

Dalam melakukan perbaikan, URC BIMA melakukan langkah – langkah yang efektif dan efisien. Langkah perbaikan secara efektif adalah dengan menggunakan material berupa aspal dingin beserta batu kerikil yang outputnya dapat menyatu dengan aspal yang lainnya. Penanganan jalan ini dilakukan dengan sebaik mungkin dan secepat mungkin sehingga tidak mengganggu kenyamanan pengguna jalan dan roda perekonomian dapat terus berjalan. Langkah yang dilakukan dengan efisien ini dimaksudkan untuk meminimalkan anggaran yang ada, karena dengan penanganan kerusakan sejak awal, maka diharapkan penanganannya juga membutuhkan dana yang lebih ringan dari pada harus menunggu kerusakan yang lebih parah

Kemudian laporan periodik yang diberikan oleh URC kepada kasi pemeliharaan jalan dan jembatan ini juga berguna sebagai hasil kerja URC dalam bentuk tertulis. Terdapat pula laporan langsung yang diberikan berupa hasil dokumentasi langsung yang dikirim setelah pelaksanaan pemeliharaan jalan dilaksanakan. Hasil dokumentasi ini nantinya akan dijadikan sebuah laporan kepada masyarakat yang nantinya akan dipublikasikan kepada masyarakat melalui media *twitter*.

Secara keseluruhan langkah yang dilakukan URC memang sudah cukup bagus, mulai dari sikap yang responsive, langkah perbaikan yang cepat dan juga adanya laporan kepada masyarakat. Akan tetapi kekurangan dari URC ini adalah sistem kerjanya yang hanya berangkat satu kali dalam satu hari, padahal pengerjaan perbaikan ini membutuhkan waktu yang cukup singkat dan tentunya dapat dilakukan untuk mengatasi kerusakan melebihi satu kali. Selain itu, memaksimalkan informasi dari masyarakat juga sangat penting karena URC BIMA bekerja untuk mendapatkan kepuasan dari masyarakat.

Responsivitas yang diberikan oleh URC BIMA ini memang cukup bagus, terlihat dari beberapa komentar positif yang diberikan oleh beberapa kecamatan mengenai kinerja URC BIMA. Beberapa kecamatan

merasa cukup terbantu dengan adanya URC BIMA karena laporan yang diajukan segera ditangani tanpa menunggu waktu yang lama. Namun kekurangan dari URC BIMA ini didapatkan dari kecamatan yang berlokasi di wilayah perbatasan. Nampaknya perlu adanya penanganan berbeda karena lokasi kecamatan yang jauh dari tengah kota dan juga intensitas kerusakan lebih sering terjadi mengingat banyaknya kendaraan yang melakukan pendistribusian barang. Apabila perlakuan perbaikannya sama, maka jalan itu tidak akan lama pasti akan mengalami kerusakan lagi, bahkan kerusakan yang terjadi bisa lebih parah.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang berjudul “Upaya Pemeliharaan Jalan Kabupaten Melalui Unit Reaksi Cepat Bina Marga (URC BIMA) Dalam Mewujudkan Responsivitas Pemerintah Daerah di Kabupaten Gresik”, maka peneliti ingin memberikan saran kepada pihak terkait. Saran yang diberikan diharapkan nantinya dapat memberikan dampak positif yang berkelanjutan pada pemeliharaan jalan selanjutnya. Adapun saran yang diberikan peneliti adalah sebagai berikut :

1. Perlu adanya sosialisasi yang berkelanjutan tentang adanya URC BIMA kepada masyarakat secara detail.
2. Harus ada pendanaan khusus URC BIMA agar material dan peralatan tetap tersedia sehingga penanganan kerusakan jalan juga lebih maksimal.
3. Perlu ditentukan capaian program untuk setiap wilayah agar dapat terlihat hasil nyata dari program pemeliharaan jalan kabupaten.
4. Adanya penanganan khusus di setiap daerah, terutama di wilayah yang terdapat banyak industry dan juga daerah perbatasan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Dwiyanto, Agus, dkk. 2005. *Mewujudkan good governance melalui pelayanan publik*. Gadjah Mada University Press. Yogyakarta
- Dwiyanto, Agus. 2008. *Reformasi Birokrasi Pulik di Indonesia*. Yogyakarta : Gadjah Mada.
- Hardiyansyah. 2011. *Kualitas Pelayanan Publik : Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya*. Yogyakarta : Gava Media.
- Mannering and Washburn. 2013. *Principle Of Highway Engineering And Traffic Analysis*. Edisi ke 5. New York : John Wiley & Sons.
- Siagian, Sondang. 2003. *Administrasi Pembangunan. Konsep, Dimensi, Dan strateginya*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Sugiyono. 2010. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif Dan R&D*. Bandung:Alfabeta.

Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: Alfabeta.

Tangkilisan, Hesse Nogi S. 2007. *Manajemen publik*. PT Grasindo. Jakarta.

Tjiptono, Fandy. 2005. *Prinsip-prinsip total quality service*. Yogyakarta : CV Andy Offset.

Wrihatnolo Randy R & Dwidjowijoto Riant Nugroho. 2006. *Manajemen Pembangunan Indonesia*. Jakarta : PT Alex Media Komputindo.

Zuriah, Nurul. 2010. *Metodologi Penelitian social dan Pendidikan Teori – aplikasi*. Jakarta : PT Bumi Aksara.

B. Jurnal Online dan Skripsi/Tesis

Ma'arief, Syamsul. 2009. "Pemilihan Pola pengelolaan Pekerjaan Pemeliharaan Rutin Jalan Kabupaten Di Kabupaten Rejang Lebong". Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah. Institute Teknologi Surabaya.

Maruti, Sri Kusri. 2013. *Responsivitas Pelayanan Kantor Pertanahan Kota Salatiga Dalam Implementasi Program Larasita*. Tesis. Surakarta : Universitas Sebelas Maret.

Mbolian, Yorim, dkk. 2013. *Tingkat Kerusakan Jalan Sebagai Dasar Peningkatan Kebijakan Penanganan Pemeliharaan Prasarana Jalan Kabupaten Banggai Kepulauan*. Makasar : Universitas Hasanuddin.

Pachriansyah, Muhammad. 2014. "Peran Dinas Bina Marga, Pengairan Dan Tata Ruang Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Di Kabupaten Paser." *Jurnal Ilmu Pemerintahan*. Vol,2. No, 2 : 2569-2579.

Saut P, Munthe A, dkk. 2011. "Penentuan Prioritas Pemeliharaan Jalan Nasional Di Kabupaten Manokwari". Disajikan Dalam Seminar Nasional Manajemen Teknologi XIV Program Studi MMT-ITS, Surabaya, 23 Juli.

C. Internet

Gresikkab.go.id. 10 Oktober 2014. Wujudkan Jalan Tanpa Lubang, Gresik Buka Hotline dan Urc. Online. (<http://gresikkab.go.id/berita/10102014/wujudkan-jalan-tanpa-lubang-gresik-buka-hotline-dan-urc.html>, diakses 23 oktober 2014).

Gresik-satu. 15 April 2014. Jalan Rusak Berat Capai 21,33 Persen. (Online). (<http://gresik-satu.blogspot.com/2014/04/jalan-rusak-berat-capai-20133-persen.html?m=1> , diakses 23 Oktober 2014).

Wikipedia.org. 14 oktober 2014. Infrastruktur. (online). (<http://id.m.wikipedia.org/wiki/infrastruktur> (diakses 25 Oktober 2014)

D. Dokumen

Buku laporan kegiatan URC tahun 2015

Departemen Pekerjaan Umum. 2005. Teknik Pengelolaan Jalan-Seri Panduan Pemeliharaan Jalan Kabupaten. Bandung bekerja sama dengan *Japan International Corporation Agent (JACO)* : Balai Bahan dan perkerasan jalan – Puslitbang prasarana transportasi

Draft Petunjuk pelaksanaan Unit Reaksi Cepat Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 13/Prt/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan

Peraturan Pemerintah Republik Indonesai Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.

Petunjuk teknis No.24/T/Bt/1995 tentang petunjuk pemeliharaan jalan kabupaten berkaitan dengan tujuan pemeliharaan jalan.

Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

UU No 29 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan