

IMPLEMENTASI PROGRAM PENANGANAN PEMELIHARAAN JALAN (STUDI PADA RUAS JALAN MASTRIP KOTA SURABAYA)

Rani Rusdi Ana

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Surabaya
ranirusdi.22051@mhs.unesa.ac.id

Tjijik Rahaju

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Surabaya
tjijikrahaju@unesa.ac.id

Indah Prabawati

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Surabaya
indahprabawati@unesa.ac.id

M. Noer Falaq Al Amin

S1 Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Surabaya
noerfalaqalamin@unesa.ac.id

Abstrak

Infrastruktur jalan merupakan aspek penting dalam mendukung perkembangan ekonomi dan sosial guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Salah satu bentuk infrastruktur tersebut adalah jalan provinsi, seperti Jalan Mastrip di Kota Surabaya yang berfungsi sebagai penghubung antara Kota Surabaya dengan wilayah sekitarnya, termasuk Kota Sidoarjo dan Gresik. Namun, pada kondisi lapangan terdapat berbagai kerusakan jalan seperti berlubang, amblas, dan bergelombang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mendeskripsikan implementasi program penanganan pemeliharaan jalan di Jalan Mastrip Kota Surabaya. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip telah memenuhi indikator implementasi kebijakan menurut George C. Edward III pada indikator komunikasi internal dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur berlangsung struktur dan sistematis karena berpedoman pada dokumen-dokumen pemeliharaan, namun komunikasi eksternal antara Dinas PU Bina Marga kepada masyarakat masih belum sepenuhnya optimal, indikator sumber daya relatif memadai mulai dari sumber daya manusia, informasi dan fasilitas, namun hasil pemeliharaan tidak bertahan lama akibat tingginya volume kendaraan yang melintas di Jalan Mastrip, pada indikator disposisi pelaksana program pemeliharaan mendukung kebersihan implementasi, dan struktur birokrasi memiliki struktur birokrasi yang jelas, SOP yang berjalan dengan baik dan sesuai serta fragmentasi yang diatur dengan baik sesuai dengan fungsinya. Meskipun demikian, masih diperlukan upaya peningkatan pada aspek komunikasi kepada masyarakat serta penyesuaian strategi pemeliharaan terhadap kondisi lalu lintas dan beban kendaraan yang tinggi agar kualitas jalan dapat terjaga secara berkelanjutan.

Kata Kunci : Infrastruktur, Implementasi kebijakan, Pemeliharaan jalan, Jalan Mastrip.

Abstract

Road infrastructure is a crucial aspect in supporting economic and social development to improve public welfare. One form of such infrastructure is provincial roads, such as Mastrip Road in Surabaya, which serves as a link between Surabaya and its surrounding areas, including Sidoarjo and Gresik. However, on-site conditions reveal various road damages, such as potholes, subsidence, and ruts. This study aims to analyze and describe the implementation of the road maintenance program on Mastrip Road in Surabaya. The research method used is a qualitative approach with a descriptive research design. The research findings indicate that the implementation of the Mastrip Road Maintenance Program has met the policy implementation indicators outlined by George C. Edward III. Specifically, internal communication within the East Java Provincial Public Works and Road Maintenance Agency is structured and systematic, as it is guided by maintenance documents; however, external communication between the agency and the public is not yet fully optimal. Resource indicators are relatively adequate, ranging from human resources, information, and facilities; however, maintenance results do not last long due to the high volume of vehicles passing through Mastrip Road. Regarding the program implementers' disposition indicator, it supports the integrity of implementation, and the bureaucratic structure features a clear hierarchy, well-functioning and appropriate Standard Operating Procedures (SOPs), and well-regulated functional divisions. Nevertheless, efforts are still needed to improve communication with the public and adjust maintenance

strategies to account for traffic conditions and high vehicle loads to ensure the road's quality is sustainably maintained.

Keywords: Infrastructure, Policy Implementation, Road Maintenance, Mastrip Road.

PENDAHULUAN

Kualitas infrastruktur jalan menjadi salah satu indikator dalam menilai pertumbuhan ekonomi disuatu negara. Menurut data Bank Dunia, sekitar 90% dari semua perdagangan global bergerak melalui jalan raya, sehingga menunjukkan betapa pentingnya infrastruktur jalan yang baik dalam mendukung ekonomi (Daradjat et al., 2023). Hampir disemua negara, kurangnya pemeliharaan yang memadai pada jaringan jalan dapat mengakibatkan kerugian ekonomi yang signifikan. Di Inggris, estimasi biaya dari jalan yang rusak mencapai 4,5 miliar Poundsterling setiap tahun terkait dengan kecelakaan dan kerusakan kendaraan (Naseri et al., 2023). Ditingkat internasional Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) mencatat bahwa kondisi jalan yang buruk berkontribusi pada hampir 1,35 juta kematian akibat kecelakaan lalu lintas setiap tahunnya diseluruh dunia, menekankan pentingnya infrastruktur jalan yang memadai untuk keselamatan (Monji et al., 2023).

Infrastruktur di Indonesia merupakan aspek yang sangat penting bagi perkembangan ekonomi dan sosial masyarakat, khususnya pada infrastruktur jalan raya. Penyelenggaraan jalan sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat (Sekaryadi, 2025). Pembangunan infrastruktur termasuk jalan, secara signifikan berkontribusi terhadap berbagai layanan, dari transportasi hingga pendidikan dan kesehatan (Usman et al., 2025). Setelah pembangunan jalan yang memadai, masyarakat sering mengalami peningkatan dalam kegiatan ekonomi lokal yang berkembang lebih baik akibat aksesibilitas yang lebih tinggi (Kamila & Iskandar, 2022). Infrastruktur jalan yang lebih baik memfasilitasi distribusi barang dan jasa, yang pada gilirannya mendukung kesejahteraan masyarakat dan meningkatkan taraf hidup (Kamila & Iskandar, 2022). Berikut ini merupakan tabel kondisi jalan rusak di Indonesia per tahun 2021.

Data menunjukkan bahwa masih terdapat jalan dengan kondisi rusak baik, sedang, rusak dan rusak berat di seluruh Indonesia pada tahun 2021 yang menandakan bahwa infrastruktur jalan masih kurang mendapatkan perhatian penuh dari pemerintah yang berimbas pada pelayanan publik dan mobilitas masyarakat sehari-hari. Jalan yang rusak menyebabkan masyarakat harus mengambil rute yang lebih

panjang untuk mencapai pusat perbelanjaan atau layanan publik, yang mengakibatkan pemborosan waktu dan sumber daya (Alex & Maulidiah, 2024). Jalan dengan kondisi rusak berat dapat memperburuk situasi kemacetan dan memperlambat kegiatan ekonomi, terutama di daerah dengan ketergantungan tinggi pada sektor transportasi darat (Adiman et al., 2023).

Jalan yang rusak perlu dilakukan pemeliharaan rutin untuk keselamatan dan kenyamanan masyarakat pengguna jalan. Sesuai dengan Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan pada pasal 14-16 menjelaskan bahwa pemeliharaan jalan nasional oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, jalan provinsi oleh pemerintah provinsi melalui Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi, dan Jalan Kabupaten/Kota oleh Pemerintah Kabupaten/Kota melalui Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kab/Kota.

Pemeliharaan jalan yang dilaksanakan oleh pemerintah melalui Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur memiliki indikator mantap dan tidak mantap. Jalan Mantap adalah jalan provinsi dalam kondisi baik dan sedang, sementara jalan yang dikatakan Tidak Mantap adalah jalan provinsi dalam kondisi rusak ringan dan rusak berat. Presentase kondisi kemantapan jalan sangat penting sebagai indikator kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan. Kondisi jalan yang mantap dan tidak mantap diperoleh dari hasil perhitungan kemantapan jaringan jalan berdasarkan pada kondisi TTI (*Treatment Trigger Index*) dengan melakukan survey langsung menggunakan aplikasi *Provincial Kabupaten Road Management System* (PKRMS). Berikut ini merupakan tabel kondisi kemantapan jalan nasional di Indonesia pada tahun 2024 :

Data menjelaskan bahwa kondisi kemantapan jalan nasional diseluruh Indonesia pada tahun 2024 tercatat 95, 19% dengan kategori mantap dan 4, 81% kategori tidak mantap dengan total panjang jalan 47, 297 km. Data tersebut meliputi seluruh jalan nasional yang berada di Indonesia dari Sabang sampai Merauke. Berikut merupakan tabel kondisi

permukaan jalan provinsi di Indonesia pada tahun 2024.

Sedangkan data kondisi permukaan jalan provinsi di seluruh wilayah Indonesia terdapat empat kondisi dengan rincian masing-masing yaitu baik 54,28%, sedang 20,65%, rusak ringan 7,595% dan rusak berat 22,77%. Dari data diatas hampir setengah jalan provinsi yang ada di Indonesia masih dalam kategori kurang baik, sehingga membutuhkan pemeliharaan rutin yang dilaksanakan setiap tahunnya, salah satu provinsi di Indonesia yang infrastruktur jalan nya tergolong rusak sedang sampai berat adalah Provinsi Jawa Timur. Terdapat jalan raya provinsi di wilayah Jawa Timur yang dilaksanakan pemeliharaan melalui regulasikan program prioritas RPJMD (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah) Provinsi Jawa Timur periode 2025-2029 dan Rencana Kerja Daerah Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur 2025.

Melalui visi Nawa Bhakti Satya, khususnya Bhakti ke-3 yaitu "Jatim Akses" dengan sasaran untuk meningkatnya pembangunan infrastruktur konektivitas wilayah, pemerintah Provinsi Jawa Timur menetapkan program unggulan berupa Penanganan Jalan dan Jembatan untuk mewujudkan jalan aman dan berkeselamatan serta dalam rangka memperkuat infrastruktur konektivitas antar wilayah dan intra aglomerasi yang berkualitas, modern, terpadu, dan berkeadilan, yang dilaksanakan oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur selaku perangkat daerah pelaksana. Dalam Prioritas Pembangunan Provinsi (PP) 3 ini terdapat tujuh program kerja prioritas Jatim Akses, salah satunya adalah Penanganan Jalan dan Jembatan yang dijalankan oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur melalui UPT Pengelolaan Jalan dan Jembatan (PJJ) Surabaya, bersama dengan sebelas program lainnya yang tersebar pada sebelas UPT di bawah koordinasi Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Keseluruhan program tersebut kemudian dijabarkan lebih lanjut ke dalam Rencana Strategis (Renstra) dan Rancangan Akhir Rencana Kerja Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur sebagai pedoman pelaksanaan kegiatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di wilayah provinsi.

Program yang ada pada Renja DPU Bina Marga adalah Program Penanganan Jalan dan Jembatan Wilayah UPT PJJ Surabaya yaitu salah satunya Pemeliharaan Jalan Wilayah UPT

PJJ Surabaya yang bertujuan untuk melaksanakan pemeliharaan jalan rutin, yang dilaksanakan selama tahun 2025 dengan target kinerja pada akhir periode Renja Perangkat Daerah dan pendanaa sebesar 372.254.932.583,00 yang berlokasi di Kota Surabaya, Kab. Sidoarjo, Kab. Gresik dan Kab. Lamongan.

Memiliki peran strategis dalam memastikan keberlangsungan Program Penanganan Pemeliharaan mencakup penanggung jawab utama program, pengambilan keputusan, perencanaan, pengawasan dan monitoring, pengelolaan anggaran program dan sebagai sumber informasi publik. DPU Bina Marga juga bertugas sebagai koordinator utama yang menjembatani komunikasi antara pemerintah provinsi, pekerja, dan masyarakat pengguna jalan, sehingga setiap kendala yang muncul dapat segera ditangani secara tepat. Dalam pemeliharaan, perbaikan jalan meliputi tambal sulam, perbaikan lapisan perkerasan, rehabilitasi drainase dan perbaikan struktur jalan yang rusak sedang sampai rusak berat. Dalam pelaksanaannya DPU Bina Marga berpedoman pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRTM/2011 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pemeliharaan dan Penilikan Jalan dan UU No. 2 Tahun 2022 atas perubahan UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Pengelolaan jalan wilayah UPT PJJ Surabaya berkedudukan di Surabaya dengan meliputi ruas jalan :

Tabel 1.1 Presentase Kondisi Ruas Jalan di Kota Surabaya 2024

No.	Ruas Jalan	Panjang Jalan (km)	Jalan Mantap	Jalan Tidak Mantap
	Wilayah Kota Surabaya	11, 58 KM		
1.	Jln. Matrip Karangpilang (Surabaya)	7, 87	88,6%	11,4%
2.	Jln. Gunungsari (Surabaya)	2, 82	100,0%	0%
3.	Jln. Joyoboyo (Surabaya)	0, 89	100,0%	0%

Sumber : DPU Bina Marga Provinsi Jawa Timur, 2024

Salah satu jalan provinsi yang menjadi fokus pemeliharaan DPU Bina Marga berada di

ruas jalan Mastrip Kota Surabaya dengan panjang jalan 7,87 km. Jalan tersebut sebagai penghubung Kota Surabaya dengan Kabupaten Gresik dan Kabupaten Sidoarjo. Berdasarkan pada data tersebut menunjukkan bahwa Jalan Mastrip memiliki kondisi jalan mantap sebesar 88,6% dan jalan tidak mantap sebesar 11,4%. Meskipun Jalan Mastrip menjadi bagian dari Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Provinsi yang dilaksanakan oleh DPU Bina Marga Jawa Timur, kondisi Jalan Mastrip masih ditemukan kerusakan disejumlah ruasnya. Berikut merupakan kondisi Jalan Mastrip yang masih ditemukan kerusakan, salah satunya berlubang yang berlokasi di koordinat -7.3163158, 112,7097099 :

Gambar 1. 1 Kondisi Jalan Berlubang



Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2025

Gambar 1.1 menjelaskan bahwa masih terdapat kerusakan pada Jalan Mastrip koordinat -7.3163158, 112,7097099 seperti jalan berlubang serta adanya kondisi lain seperti bergelombang, retak dan ambles. Karena kondisi Jalan Mastrip sangat padat lalu lintas Mastrip setiap harinya dengan kondisi jalan yang tidak terlalu lebar. Hal ini diperkuat oleh keterangan salah satu pengguna jalan.

Selain itu infrastruktur jalan raya yang rusak, khususnya yang berlubang, ambles dan bergelombang, memiliki dampak langsung terhadap kebijakan dan pelayanan publik yang diberikan pemerintah kepada masyarakat di Provinsi Jawa Timur. Pelayanan publik sebagai interaksi antara masyarakat dan instansi pemerintah dalam penyediaan jasa untuk memenuhi kebutuhan masyarakat (Anantha & Epriliano, 2025). Kerusakan jalan memiliki dampak yang signifikan terhadap keselamatan pengguna, serta secara langsung mempengaruhi kualitas dan efisiensi layanan yang diberikan oleh infrastruktur jalan (Fatimah & Pamadi, 2024). Tingginya tingkat kerusakan jalan

berbanding terbalik dengan harapan masyarakat akan pelayanan yang memadai dari infrastruktur transportasi, menciptakan ketidakpuasan yang mendalam (Lestari & Permatasari, 2022). Akibat pelayanan jalan yang tidak memadai, yang memperlihatkan bahwa kualitas pemeliharaan yang dilakukan masih jauh dari harapan berdampak pada penurunan tingkat kepuasan pengguna jalan (Faisal et al., 2022).

Kerusakan-kerusakan yang terdapat di sepanjang ruas Jalan Mastrip menimbulkan pertanyaan terkait pelaksanaan program penanganan jalan yang sebelumnya telah dilaksanakan di lapangan mulai dari proses perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan. Sehingga masih adanya kesenjangan antara program kebijakan yang telah berjalan dengan hasil yang diharapkan. Permasalahan publik tersebut perlu diteliti lebih dalam untuk melihat bagaimana kebijakan infrastruktur jalan dalam membawa kebaruan dengan mengkaji program penanganan pemeliharaan rutin jalan di Sidoarjo secara mendalam, dengan fokus pada pengimplementasian program kebijakan yang didukung oleh pendapat masyarakat sebagai pengguna ruas jalan Mastrip Surabaya.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan tujuan untuk memahami secara mendalam fenomena implementasi kebijakan berdasarkan perspektif pelaksana dan penerima manfaat kebijakan. Pendekatan ini menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata yang diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, sehingga mampu menggambarkan proses pelaksanaan program secara komprehensif. Penelitian ini juga menggunakan jenis penelitian deskriptif untuk menjelaskan secara sistematis bagaimana implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Ruas Jalan Mastrip di Kota Surabaya berlangsung di lapangan.

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh secara langsung melalui wawancara dengan informan terkait pelaksanaan program pemeliharaan jalan. Sementara itu, data sekunder diperoleh dari dokumen pendukung seperti RPJMD, Renstra, data kondisi jalan, data kerusakan jalan, dokumen teknis pemeliharaan, serta dokumentasi kegiatan dan pemberitaan yang relevan. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui triangulasi metode, yaitu dengan mengombinasikan observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi dilakukan untuk melihat kondisi riil jalan serta pelaksanaan kegiatan pemeliharaan di lapangan. Wawancara digunakan untuk menggali informasi secara

mendalam terkait implementasi program dari perspektif pelaksana dan masyarakat. Dokumentasi digunakan sebagai data pendukung untuk memperkuat temuan penelitian. Triangulasi dilakukan dengan menggabungkan berbagai sumber dan teknik tersebut guna meningkatkan validitas data.

Fokus penelitian ini diarahkan pada implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan dengan menggunakan kerangka teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III yang meliputi empat variabel utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi. Kerangka ini digunakan untuk menganalisis efektivitas pelaksanaan program serta mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam implementasinya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Komunikasi

Dalam penelitian implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip Kota Surabaya, komunikasi menjadi aspek penting karena melibatkan berbagai pihak, mulai dari pimpinan, pelaksana teknis, hingga masyarakat sebagai masyarakat pengguna jalan. Oleh karena itu, analisis komunikasi dalam penelitian ini difokuskan pada tiga indikator utama sebagaimana dikemukakan oleh Edward III yaitu, transmisi, kejelasan dan konsistensi.

1) Transmisi

Transmisi komunikasi dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip menunjukkan bahwa penyampaian informasi dari pimpinan kepada pelaksana telah dilakukan melalui mekanisme yang terstruktur. Informasi kebijakan disalurkan melalui dokumen perencanaan dan teknis seperti Renstra, Renja, serta DIPA yang berfungsi sebagai pedoman pelaksanaan program agar tidak terjadi perbedaan penafsiran di lapangan. Selain itu, komunikasi juga diperkuat melalui rapat internal dan penggunaan media digital seperti grup WhatsApp yang memungkinkan penyampaian informasi secara cepat dan responsif, terutama dalam menghadapi kendala teknis di lapangan.

Proses transmisi komunikasi juga terlihat dalam mekanisme penanganan aduan masyarakat. Laporan kerusakan jalan diterima melalui berbagai saluran seperti media sosial, aplikasi pengaduan, serta laporan langsung, kemudian diverifikasi sesuai kewenangan sebelum ditindaklanjuti oleh tim teknis. Penanganan dilakukan berdasarkan tingkat kerusakan melalui pemeliharaan rutin maupun

berkala, serta melibatkan koordinasi lintas instansi seperti Dinas Perhubungan dan kepolisian dalam mendukung kelancaran pekerjaan dan pengaturan lalu lintas.

Meskipun transmisi komunikasi internal telah berjalan efektif, masih terdapat beberapa kendala, seperti ketidaklengkapan informasi laporan masyarakat, perbedaan persepsi antara laporan dan kondisi lapangan, serta hambatan koordinasi antar instansi. Hal ini berdampak pada keterlambatan verifikasi dan potensi distorsi informasi. Untuk mengatasi kendala tersebut, dilakukan upaya perbaikan melalui optimalisasi sistem pengaduan, penguatan alur disposisi, serta peningkatan koordinasi lintas sektor.

Jika dianalisis menggunakan teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, transmisi komunikasi menekankan pentingnya penyampaian informasi kebijakan secara jelas dan tanpa distorsi kepada pelaksana maupun kelompok sasaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa transmisi komunikasi pada aspek internal telah berjalan dengan baik, ditunjukkan oleh adanya sistem komunikasi yang terstruktur dan penggunaan berbagai media pendukung.

Namun demikian, pada aspek eksternal masih ditemukan kelemahan, khususnya dalam penyampaian informasi kepada masyarakat. Sosialisasi terkait mekanisme pengaduan belum dilakukan secara langsung dan masih terbatas pada media sosial, sehingga sebagian masyarakat belum memahami alur pelaporan kerusakan jalan. Kondisi ini menunjukkan bahwa transmisi komunikasi belum sepenuhnya optimal dalam menjangkau kelompok sasaran. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa transmisi komunikasi dalam implementasi program pemeliharaan Jalan Mastrip telah berjalan efektif pada internal organisasi, namun masih perlu ditingkatkan pada aspek eksternal agar informasi dapat tersampaikan secara merata dan mendukung partisipasi masyarakat dalam pelaporan kerusakan jalan.

2) Kejelasan

Kejelasan komunikasi dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip menunjukkan bahwa informasi dan instruksi yang disampaikan kepada pelaksana dapat dipahami dengan baik tanpa menimbulkan penafsiran ganda. Hal ini didukung oleh penggunaan dokumen teknis seperti Renstra, Renja, dan DIPA sebagai pedoman utama yang memberikan arahan jelas terkait tujuan program, prosedur pelaksanaan, serta standar kinerja yang harus dicapai. Kejelasan tersebut tercermin dari pelaksanaan

kegiatan di lapangan yang berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan.

Selain pada aspek internal, kejelasan komunikasi juga terlihat dalam bentuk komunikasi nonverbal kepada masyarakat, seperti pemasangan rambu peringatan dan tanda pekerjaan di lokasi pemeliharaan jalan. Keberadaan rambu tersebut memberikan informasi yang jelas kepada pengguna jalan mengenai adanya kegiatan perbaikan, sehingga meningkatkan kewaspadaan dan keselamatan pengguna jalan selama proses pekerjaan berlangsung.

Berdasarkan perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, kejelasan komunikasi menekankan pada kemampuan penyampaian informasi kebijakan agar dapat dipahami secara konsisten oleh pelaksana maupun kelompok sasaran. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kejelasan komunikasi pada aspek internal telah berjalan dengan baik, ditandai dengan pemahaman pelaksana terhadap instruksi pimpinan serta kepatuhan terhadap pedoman teknis yang digunakan.

Namun demikian, pada aspek eksternal masih ditemukan keterbatasan, khususnya dalam penyampaian informasi kepada masyarakat. Meskipun informasi terkait kegiatan pemeliharaan telah disampaikan melalui rambu-rambu di lapangan, kejelasan mengenai mekanisme pengaduan kerusakan jalan belum sepenuhnya dipahami oleh masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa kejelasan komunikasi belum merata pada seluruh aspek, terutama dalam konteks pelayanan informasi publik.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa indikator kejelasan komunikasi telah terpenuhi dengan baik pada aspek internal dan operasional teknis, namun masih perlu ditingkatkan pada aspek eksternal agar informasi kebijakan dapat dipahami secara menyeluruh oleh masyarakat sebagai kelompok sasaran.

3) Konsistensi

Konsistensi komunikasi dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip berkaitan dengan kestabilan penyampaian informasi, perintah, dan kebijakan selama proses pelaksanaan berlangsung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa konsistensi komunikasi telah dijaga dengan baik oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur. Hal ini tercermin dari pelaksanaan rapat koordinasi dan evaluasi secara berkala setiap triwulan yang berfungsi sebagai sarana pelaporan, evaluasi kendala, serta penyusunan langkah lanjutan tanpa mengubah substansi kebijakan yang telah ditetapkan.

Selain itu, konsistensi komunikasi juga diperkuat dengan penggunaan pedoman teknis sebagai acuan tetap dalam pelaksanaan kegiatan. Dokumen seperti Renstra, Renja, dan buku petunjuk teknis memastikan bahwa seluruh pelaksana memiliki standar yang sama dalam menjalankan kegiatan pemeliharaan jalan, sehingga dapat meminimalisir perbedaan penafsiran di lapangan.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, konsistensi komunikasi menekankan pentingnya stabilitas pesan kebijakan agar tidak terjadi perubahan makna selama proses implementasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa konsistensi komunikasi telah berjalan optimal, ditandai dengan keberlanjutan mekanisme evaluasi serta penggunaan pedoman teknis yang konsisten sebagai dasar pelaksanaan program.

Konsistensi tersebut memberikan kejelasan arah kebijakan bagi pelaksana serta membantu menjaga keseragaman tindakan di lapangan. Dengan demikian, indikator konsistensi komunikasi dalam implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip dapat dikategorikan telah berjalan secara efektif dan mendukung keberhasilan pelaksanaan program.

B. Sumber Daya

Dalam implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip Kota Surabaya, indikator sumber daya menjadi faktor krusial karena kegiatan yang dilaksanakan bersifat teknis, membutuhkan keahlian khusus, peralatan yang memadai, serta kejelasan kewenangan dalam pengambilan keputusan. Oleh karena itu, analisis indikator sumber daya dalam penelitian ini, dibagi ke dalam empat sub indikator yaitu, staf, informasi, wewenang, dan fasilitas.

1. Staf

Sumber daya manusia merupakan faktor utama dalam keberhasilan implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, mengingat pelaksanaannya bersifat teknis dan berkaitan langsung dengan kualitas infrastruktur jalan. Berdasarkan hasil penelitian, kompetensi pegawai pada Bidang Pemeliharaan Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur dinilai telah memadai dan sesuai dengan kebutuhan program.

Hal ini ditunjukkan dari latar belakang pendidikan pegawai teknis yang umumnya minimal Strata (S1), khususnya pada bidang

teknik sipil atau bidang relevan lainnya. Selain itu, kompetensi pelaksana juga diperkuat melalui kepemilikan Sertifikat Kompetensi Kerja (SKK) bagi pelaksana lapangan dan pengawas, yang diterbitkan oleh lembaga sertifikasi resmi. Kondisi ini menunjukkan bahwa pelaksana memiliki kemampuan teknis dan profesionalitas dalam menjalankan kegiatan pemeliharaan jalan.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, keberhasilan implementasi sangat dipengaruhi oleh kualitas dan kapasitas sumber daya manusia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa aspek staf telah memenuhi kriteria tersebut, sehingga mampu mendukung pelaksanaan program secara efektif.

Selain itu, persepsi masyarakat juga menunjukkan bahwa tenaga kerja yang terlibat dalam perbaikan Jalan Mastrip dinilai kompeten dalam melaksanakan tugasnya. Hal ini memperkuat bahwa terdapat kesesuaian antara kapasitas pelaksana dengan hasil yang dirasakan di lapangan.

Dengan demikian, indikator sumber daya manusia (staf) dalam implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip dapat dikategorikan telah memadai dan kompeten, serta berkontribusi positif terhadap keberhasilan pelaksanaan program.

2. Informasi

Informasi merupakan salah satu unsur penting dalam sumber daya yang menentukan keberhasilan implementasi kebijakan. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, pelaksana program telah memiliki akses terhadap informasi yang memadai terkait pelaksanaan kegiatan. Informasi tersebut mencakup data kerusakan jalan, metode penanganan, kebutuhan sumber daya, serta ketentuan teknis dan administratif yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan program.

Ketersediaan informasi ini didukung oleh berbagai dokumen resmi, seperti buku petunjuk teknis dan Buku Swakelola yang memuat secara rinci prosedur pelaksanaan, pembagian tugas, penyusunan anggaran, hingga standar operasional kegiatan. Dengan adanya informasi yang terstruktur dan terdokumentasi, pelaksana dapat memahami tugas dan tanggung jawabnya secara jelas sehingga kegiatan pemeliharaan jalan dapat dilaksanakan secara terarah.

Berdasarkan perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, ketersediaan informasi yang memadai sangat penting agar pelaksana dapat menjalankan kebijakan secara tepat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa indikator informasi pada aspek internal organisasi telah terpenuhi dengan

baik, ditandai dengan tersedianya pedoman dan informasi teknis yang lengkap bagi pelaksana.

Sehingga pada aspek eksternal masih terdapat keterbatasan. Informasi mengenai mekanisme pengaduan kerusakan jalan belum tersosialisasikan secara merata kepada masyarakat. Meskipun saluran pengaduan telah tersedia, tidak seluruh masyarakat mengetahui atau mampu mengakses informasi tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa penyampaian informasi kepada kelompok sasaran belum optimal.

Dengan demikian, indikator informasi dalam implementasi program pemeliharaan Jalan Mastrip telah berjalan baik pada tingkat internal, namun masih perlu ditingkatkan pada aspek eksternal, khususnya dalam memperluas akses dan penyebaran informasi kepada masyarakat agar implementasi kebijakan dapat berjalan lebih efektif.

3. Wewenang

Wewenang merupakan unsur penting dalam sumber daya yang berkaitan dengan legitimasi pelaksana dalam mengambil keputusan dan melaksanakan tindakan sesuai dengan tugasnya. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, pembagian wewenang telah ditetapkan secara jelas dan formal berdasarkan dokumen resmi seperti DIPA, Buku Swakelola, serta pedoman teknis lainnya.

Pembagian wewenang menunjukkan adanya pemisahan peran antara fungsi strategis dan operasional. Kepala Bidang Pemeliharaan memiliki kewenangan dalam perumusan kebijakan, penyusunan program, serta monitoring dan evaluasi, sedangkan Kepala UPT bertanggung jawab terhadap pelaksanaan teknis di lapangan, termasuk penanganan kerusakan jalan dan pengaturan kegiatan pemeliharaan. Pembagian ini menciptakan koordinasi yang saling mendukung antara perencanaan dan pelaksanaan program.

Selain itu, pelaksana di lapangan juga diberikan fleksibilitas dalam mengambil keputusan pada kondisi tertentu, seperti penanganan kerusakan mendesak yang berpotensi membahayakan pengguna jalan. Meskipun demikian, setiap tindakan tetap berada dalam koridor kewenangan yang berlaku serta dilaporkan kepada pimpinan sebagai bentuk pertanggungjawaban.

Berdasarkan perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, kejelasan dan legitimasi wewenang menjadi faktor penting dalam mendukung efektivitas implementasi kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa indikator wewenang telah terpenuhi dengan baik, ditandai dengan pembagian tugas yang

jelas, dasar hukum yang kuat, serta fleksibilitas pelaksana dalam merespons kondisi di lapangan.

4. Fasilitas

Fasilitas merupakan unsur sumber daya yang mencakup ketersediaan sarana dan prasarana sebagai pendukung pelaksanaan kebijakan. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, hasil penelitian menunjukkan bahwa ketersediaan fasilitas, peralatan, serta dukungan anggaran pada umumnya telah memadai dan sesuai dengan standar yang berlaku.

Hal ini ditunjukkan dengan tersedianya berbagai peralatan teknis seperti dump truck, asphalt finisher, tire roller, serta alat pendukung lainnya yang digunakan dalam setiap tahapan pekerjaan pemeliharaan jalan. Selain itu, dukungan anggaran juga telah direncanakan secara sistematis melalui mekanisme perencanaan seperti RKA, RAB, hingga pengesahan dalam DIPA. Kondisi fasilitas yang sebagian besar masih layak digunakan turut mendukung kelancaran pelaksanaan program di lapangan.

Namun demikian, persepsi masyarakat menunjukkan bahwa hasil perbaikan jalan belum bertahan lama, ditandai dengan munculnya kembali kerusakan setelah beberapa waktu. Kondisi ini tidak sepenuhnya disebabkan oleh keterbatasan fasilitas, melainkan dipengaruhi oleh faktor eksternal seperti tingginya volume lalu lintas dan beban kendaraan berat yang melintasi Jalan Mastrip, sehingga mempercepat penurunan kondisi jalan.

Sebagai respons, Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur melakukan pemeliharaan secara berkala, termasuk pengaspalan ulang untuk menjaga kualitas jalan dan meningkatkan keselamatan pengguna. Temuan di lapangan menunjukkan bahwa kondisi Jalan Mastrip telah mengalami perbaikan dan berada dalam kondisi yang lebih baik.

Berdasarkan perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, ketersediaan fasilitas yang memadai menjadi faktor penting dalam mendukung keberhasilan implementasi kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa indikator fasilitas telah terpenuhi dengan baik dan mampu menunjang efektivitas pelaksanaan program.

C. Disposisi

Dalam penelitian implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip Kota Surabaya, disposisi pelaksana dapat dianalisis melalui tiga aspek utama, yaitu efek disposisi, pengaturan birokrasi, dan pemberian insentif,

sebagaimana yang telah dikemukakan oleh George Edward III.

1. Efek Disposisi

Efek disposisi menggambarkan sikap, komitmen, dan tingkat penerimaan pelaksana terhadap kebijakan yang diimplementasikan. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksana memiliki sikap yang positif dan mendukung terhadap kebijakan yang dijalankan.

Hal ini tercermin dari kepatuhan pelaksana terhadap pedoman teknis dan dokumen formal seperti DIPA, buku swakelola, dan standar operasional prosedur (SOP) dalam setiap tahapan kegiatan, mulai dari perencanaan hingga pelaksanaan di lapangan. Selain itu, pelaksana juga menunjukkan sikap responsif terhadap kondisi di lapangan, khususnya dalam menangani kerusakan jalan yang berpotensi membahayakan pengguna. Tindakan yang diambil tetap berada dalam koridor kebijakan serta dilaporkan kepada pimpinan sebagai bentuk pertanggungjawaban.

Komitmen pelaksana juga terlihat dari upaya menjaga kualitas pekerjaan melalui kedisiplinan terhadap standar teknis serta ketelitian dalam pelaksanaan kegiatan. Penanganan kerusakan jalan dilakukan dengan mempertimbangkan tingkat urgensi, di mana kerusakan yang berisiko terhadap keselamatan menjadi prioritas utama. Hal ini menunjukkan bahwa pelaksana tidak hanya menjalankan kebijakan secara administratif, tetapi juga berorientasi pada kepentingan masyarakat.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, disposisi yang positif akan memperkuat efektivitas implementasi kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sikap pelaksana yang responsif, adaptif, dan profesional telah mendukung keberhasilan pelaksanaan program pemeliharaan jalan.

Dengan demikian, indikator efek disposisi dalam implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip dapat dikategorikan baik dan berkontribusi positif terhadap efektivitas pelaksanaan kebijakan.

2. Pengaturan Birokrasi

Pengaturan birokrasi dalam konteks disposisi berkaitan dengan penempatan dan pengangkatan personel yang sesuai dengan kompetensi dan kebutuhan organisasi. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan birokrasi di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi

Jawa Timur telah dilakukan secara sistematis dan berbasis kompetensi.

Penempatan pegawai dilakukan secara linier dengan menyesuaikan latar belakang pendidikan, kemampuan teknis, dan pengalaman kerja dengan tugas yang diemban. Pegawai pada bidang pemeliharaan umumnya memiliki pendidikan minimal Strata (S1), khususnya pada bidang teknik sipil, sedangkan tenaga operasional di lapangan didukung oleh keterampilan teknis dan sertifikasi yang relevan. Hal ini menunjukkan adanya pembagian peran yang rasional sesuai dengan kebutuhan pekerjaan teknis pemeliharaan jalan.

Selain itu, pengangkatan dan penempatan pegawai juga dilakukan berdasarkan pertimbangan profesional dengan menyesuaikan kualifikasi pendidikan dan jabatan yang tersedia. Pengaturan ini mencerminkan bahwa organisasi birokrasi tidak hanya menempatkan pegawai secara administratif, tetapi juga mempertimbangkan kesesuaian kompetensi dalam mendukung pelaksanaan program.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, pengaturan birokrasi yang tepat akan memperkuat disposisi pelaksana, karena individu yang ditempatkan sesuai kompetensinya cenderung memiliki sikap yang lebih positif dan mendukung terhadap kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengaturan birokrasi telah berjalan dengan baik dan berkontribusi terhadap efektivitas implementasi program.

Dengan demikian, indikator pengaturan birokrasi dalam implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip dapat dinilai telah mendukung pelaksanaan kebijakan secara optimal.

3. Insentif

Insentif merupakan aspek penting dalam disposisi yang berfungsi sebagai dorongan bagi pelaksana untuk menjalankan kebijakan secara optimal. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur telah menerapkan sistem reward and punishment untuk menjaga kinerja dan disiplin pelaksana.

Pemberian insentif dilakukan dalam bentuk finansial dan non-finansial. Insentif finansial berupa tunjangan yang disesuaikan dengan kelas jabatan, sedangkan insentif non-finansial diberikan melalui apresiasi kinerja, seperti publikasi penghargaan kepada pegawai. Selain itu, mekanisme sanksi juga diterapkan bagi pelaksana yang tidak menjalankan tugas sesuai ketentuan, seperti pemberian Surat Peringatan (SP). Sistem ini menunjukkan adanya keseimbangan antara penghargaan dan sanksi dalam menjaga kinerja pelaksana.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, pemberian insentif yang jelas dan adil dapat meningkatkan motivasi serta komitmen pelaksana terhadap kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem insentif yang diterapkan telah mendorong pelaksana untuk bekerja secara disiplin, profesional, dan bertanggung jawab.

Dengan demikian, indikator insentif dalam implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip dapat dikategorikan telah berjalan dengan baik dan berkontribusi dalam memperkuat disposisi pelaksana serta mendukung keberhasilan implementasi kebijakan.

D. Struktur Birokrasi

Dalam konteks implementasi program penanganan pemeliharaan Jalan Mastrip Kota Surabaya, struktur birokrasi di Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur sangat mempengaruhi efektivitas pelaksanaan program. Apabila struktur birokrasi tidak berjalan dengan baik, maka sumber daya yang ada tidak dapat dimanfaatkan secara optimal, pelaksana dapat kehilangan motivasi, serta proses implementasi berpotensi mengalami keterlambatan atau ketidaktepatan sasaran. Oleh karena itu, struktur birokrasi yang mendukung menjadi persyaratan penting agar program penanganan Jalan Mastrip dapat terealisasi sesuai dengan tujuan kebijakan. Edward III menyebutkan dua karakteristik utama dalam struktur birokrasi yang berpengaruh terhadap implementasi kebijakan yaitu *Standar Operating Procedures (SOPs)* dan fragmentasi.

1. Standar Operating Procedures (SOPs)

Standar Operating Procedures (SOPs) merupakan pedoman kerja yang berfungsi untuk mengatur pelaksanaan kebijakan secara sistematis dan konsisten. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, SOP berperan sebagai acuan utama dalam setiap tahapan kegiatan, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, hingga pengawasan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur telah memiliki SOP yang jelas dan digunakan secara efektif oleh pelaksana. SOP memberikan kejelasan mengenai prosedur kerja, pembagian tugas, standar teknis, serta batasan kewenangan, sehingga mampu meminimalisir potensi penyimpangan dalam pelaksanaan program. Selain itu, pelaksana juga dibekali pemahaman terkait SOP sebelum kegiatan dimulai, yang menunjukkan bahwa

SOP tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga menjadi instrumen pengendali dalam pelaksanaan di lapangan.

Menariknya, penerapan SOP bersifat fleksibel, terutama dalam kondisi darurat seperti kerusakan jalan yang memerlukan penanganan cepat. Penyesuaian prosedur tetap dilakukan tanpa mengabaikan prinsip dan ketentuan yang berlaku, sehingga proses perbaikan tidak terhambat oleh birokrasi yang terlalu kaku.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, SOP yang efektif adalah SOP yang mampu memberikan kejelasan sekaligus fleksibilitas dalam pelaksanaan kebijakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa SOP yang diterapkan telah memenuhi kedua prinsip tersebut, sehingga mampu mendukung kelancaran implementasi program.

Dengan demikian, indikator SOP dalam struktur birokrasi dapat dikategorikan telah berjalan dengan baik dan berperan positif dalam meningkatkan efektivitas pelaksanaan program pemeliharaan Jalan Mastrip.

2. Fragmentasi

Fragmentasi dalam struktur birokrasi merujuk pada pembagian tugas dan kewenangan kepada unit kerja sesuai dengan fungsi dan keahliannya. Dalam implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip, hasil penelitian menunjukkan bahwa pembagian kewenangan telah dilakukan secara jelas dan terstruktur, sehingga tidak ditemukan tumpang tindih tugas antar pegawai maupun antar bidang.

Kejelasan fragmentasi ini didukung oleh pengaturan kewenangan berdasarkan tingkat pemerintahan serta pembagian peran dalam struktur organisasi Bidang Pemeliharaan. Setiap pegawai memiliki tugas dan tanggung jawab yang spesifik, sehingga mampu bekerja secara fokus dan saling melengkapi. Kondisi ini mempermudah koordinasi internal serta mempercepat proses penanganan pemeliharaan jalan di lapangan.

Selain itu, pembagian tugas yang jelas juga mengurangi hambatan administratif dan prosedur yang berbelit, sehingga pelaksanaan program dapat berjalan lebih efisien. Pelaksana dapat langsung menjalankan tugas sesuai kewenangannya tanpa harus menghadapi konflik birokrasi, yang pada akhirnya mendukung kelancaran implementasi program.

Dalam perspektif teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, fragmentasi yang terstruktur akan meningkatkan efektivitas implementasi kebijakan dengan meminimalkan konflik kewenangan dan memperkuat koordinasi antar

unit. Hasil penelitian menunjukkan bahwa fragmentasi dalam program ini telah berjalan dengan baik dan memberikan kontribusi positif terhadap pelaksanaan program pemeliharaan Jalan Mastrip. Dengan demikian, indikator fragmentasi dalam struktur birokrasi dapat dikategorikan telah optimal dalam mendukung efektivitas implementasi kebijakan.

Ucapan Terima Kasih

1. Ibu Dr. Tjijik Rahaju, M.si., selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran untuk memberikan arahan, bimbingan, serta motivasi kepada penulis selama proses penyusunan skripsi.
2. Ibu Dr. Indah Prabawati, S.Sos., M.Si., selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan dan saran yang berarti bagi penulis.
3. Bapak M.Noer Falaq Al Amin, S.I.P., M.K.P., selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan dan saran yang berarti bagi penulis.

PENUTUP

Simpulan

Berdasarkan Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah diuraikan pada Bab IV mengenai implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip Kota Surabaya, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan program tersebut secara umum telah berjalan dengan cukup baik dan sesuai dengan tujuan kebijakan. Analisis penelitian ini menggunakan teori implementasi kebijakan George C. Edward III yang menekankan empat indikator utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi, sebagai faktor penentu keberhasilan implementasi kebijakan publik.

Pada indikator komunikasi, hasil penelitian menunjukkan bahwa komunikasi internal di lingkungan Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur telah berlangsung secara terstruktur dan sistematis. Proses transmisi informasi dari pimpinan kepada pelaksana program dilakukan melalui berbagai mekanisme formal, seperti rapat koordinasi, rapat evaluasi triwulan, serta melalui dokumen resmi yang menjadi pedoman pelaksanaan program, antara lain Renstra, Renja, Buku DIPA, dan buku petunjuk teknis pemeliharaan jalan. Keberadaan dokumen-dokumen tersebut membantu meminimalisir terjadinya perbedaan penafsiran perintah akibat panjangnya rantai birokrasi, sehingga pelaksana lapangan dapat memahami tujuan dan prosedur kegiatan secara jelas dan konsisten.

Selain itu, komunikasi internal juga diperkuat melalui media komunikasi informal berupa grup WhatsApp yang digunakan untuk menyampaikan informasi teknis, perkembangan pekerjaan, serta kendala lapangan secara cepat. Mekanisme ini dinilai efektif dalam menjaga kelancaran pelaksanaan program terutama dalam penyelesaian aduan masyarakat, khususnya ketika dibutuhkan pengambilan keputusan secara cepat di lapangan. Dari sisi kejelasan dan konsistensi, komunikasi internal dapat dikatakan telah berjalan dengan baik, karena perintah dan informasi yang diterima pelaksana tidak berubah-ubah dan selalu berpedoman pada acuan teknis yang sama.

Namun demikian, komunikasi kepada masyarakat sebagai kelompok sasaran kebijakan masih belum sepenuhnya optimal. Hasil wawancara menunjukkan bahwa sebagian masyarakat belum mengetahui secara jelas alur dan mekanisme pengaduan kerusakan jalan, meskipun Dinas PU Bina Marga telah menyediakan layanan pengaduan melalui *call center* dan media sosial. Keterbatasan sosialisasi secara langsung menyebabkan informasi tersebut belum menjangkau seluruh lapisan masyarakat, khususnya masyarakat yang tidak aktif menggunakan media sosial. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun komunikasi internal telah berjalan dengan baik, komunikasi eksternal kepada masyarakat masih perlu ditingkatkan agar implementasi kebijakan dapat dirasakan secara lebih merata.

Pada indikator sumber daya, implementasi program penanganan Jalan Mastrip telah didukung oleh ketersediaan sumber daya yang relatif memadai. Sumber daya manusia yang terlibat dalam pelaksanaan program memiliki kompetensi dan pengalaman sesuai dengan bidangnya masing-masing, serta memahami tugas dan tanggung jawab yang diberikan. Hal ini tercermin dari kemampuan pelaksana dalam menjalankan kegiatan pemeliharaan sesuai dengan pedoman teknis yang telah ditetapkan.

Dari sisi sumber daya informasi, pelaksana program telah memperoleh informasi yang jelas dan lengkap melalui berbagai dokumen resmi yang menjadi acuan kerja. Kejelasan informasi ini membantu pelaksana dalam menentukan jenis penanganan yang tepat, baik berupa pemeliharaan rutin, penambalan, maupun rehabilitasi berupa pengaspalan ulang. Sementara itu, sumber daya kewenangan juga telah diatur secara jelas, di mana pelaksana lapangan memiliki kewenangan tertentu untuk mengambil keputusan teknis dalam kondisi darurat atau ketika ditemukan kerusakan jalan yang membahayakan pengguna jalan.

Sub indikator fasilitas sebagai bagian dari sumber daya menunjukkan bahwa sarana dan prasarana pendukung, seperti alat berat, bahan material, kendaraan operasional, dan peralatan kerja, telah tersedia dan mencukupi meskipun ada sebagian kecil alat dan fasilitas dalam kondisi rusak berat. Selain itu juga didukung dengan fasilitas anggaran yang sesuai dengan melakukan pengadaan di e-katalog. Ketersediaan fasilitas ini memungkinkan pelaksanaan kegiatan pemeliharaan berjalan sesuai standar teknis yang berlaku. Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa masyarakat merasakan adanya peningkatan kenyamanan jalan setelah dilakukan pemeliharaan berkala berupa pengaspalan ulang di seluruh ruas Jalan Mastrip, yang dinilai lebih halus dan tahan lama dibandingkan dengan penanganan berupa penambalan.

Meskipun demikian, masyarakat juga mengemukakan bahwa pada periode tertentu hasil pemeliharaan tidak bertahan lama dan kembali mengalami kerusakan. Hal ini oleh pihak Dinas PU Bina Marga dijelaskan bukan disebabkan oleh keterbatasan fasilitas atau kualitas material, melainkan oleh tingginya volume lalu lintas dan beban kendaraan berat yang melintasi Jalan Mastrip secara terus menerus. Dengan volume kendaraan pada jam 16.00-17.00 sebesar 1.800,2 skr/jam. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan tidak hanya dipengaruhi oleh ketersediaan fasilitas, tetapi juga oleh faktor eksternal di luar kendali pelaksana kebijakan.

Pada indikator disposisi, sikap dan komitmen pelaksana program terhadap kebijakan penanganan Jalan Mastrip dapat dikatakan positif dan mendukung keberhasilan implementasi. Pelaksana menunjukkan kesediaan untuk melaksanakan program sesuai dengan ketentuan yang berlaku, responsif terhadap laporan kerusakan jalan, serta memiliki orientasi pada keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Sikap ini tercermin dari tindakan cepat pelaksana dalam melakukan penanganan sementara ketika terjadi kerusakan berat, serta pelaksanaan pemeliharaan berkala pada akhir tahun anggaran.

Terakhir, pada indikator struktur birokrasi, Dinas PU Bina Marga Provinsi Jawa Timur telah memiliki struktur organisasi dan prosedur kerja yang jelas. Keberadaan SOP yang mengatur alur pelaksanaan program, mulai dari perencanaan hingga evaluasi, membantu memperjelas pembagian tugas dan tanggung jawab antar unit kerja. Fragmentasi kewenangan juga telah diatur dengan baik, sehingga setiap bidang menjalankan fungsi sesuai dengan kompetensinya masing-masing tanpa menimbulkan tumpang tindih kewenangan. Struktur birokrasi yang jelas dan relatif fleksibel ini

mendukung kelancaran koordinasi internal serta efektivitas pelaksanaan program.

Secara keseluruhan, implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip Kota Surabaya telah memenuhi indikator implementasi kebijakan menurut George C. Edward III. Program telah dilaksanakan sesuai dengan perencanaan dan menghasilkan output yang dirasakan langsung oleh masyarakat, khususnya melalui peningkatan kenyamanan jalan setelah dilakukan pemeliharaan rutin dan pemeliharaan berkala. Meskipun demikian, masih diperlukan upaya peningkatan pada aspek komunikasi kepada masyarakat serta penyesuaian strategi pemeliharaan terhadap kondisi lalu lintas dan beban kendaraan yang tinggi agar keberlanjutan kualitas jalan dapat terjaga dalam jangka panjang.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian, implementasi Program Penanganan Pemeliharaan Jalan Mastrip telah berjalan dengan baik sesuai indikator George C. Edward III. Meskipun demikian, beberapa upaya perbaikan tetap diperlukan untuk meningkatkan efektivitas program ke depan., yaitu:

1. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Provinsi Jawa Timur disarankan untuk meningkatkan komunikasi kepada masyarakat, khususnya terkait mekanisme pelaporan dan tujuan kegiatan pemeliharaan, melalui sosialisasi yang berkelanjutan..
2. Perlu dilakukan peningkatan pengawasan teknis di lapangan agar kualitas hasil pemeliharaan dapat lebih bertahan lama.
3. masyarakat diharapkan berperan aktif dalam mendukung program melalui penyampaian laporan kerusakan jalan secara tepat serta memiliki pemahaman terhadap keterbatasan dan sifat bertahap dalam pelaksanaan pemeliharaan jalan..

Daftar Pustaka

- Adiman, E. Y., Sebayang, M., Ermiyati, E., & Morena, Y. (2023). The Durability of Stone Matrix Asphalt (SMA) Mixtures Designed Using Reclaimed Asphalt Pavement (RAP) Aggregates Against Floodwater Immersion. *J. Appl. Eng. Technol. Sci.(JAETS)*, 4(2), 921–928.
- Agustino, L. (2020). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Alfabeta.
- Agustino, L. (2022). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik (Revisi)*. Alfabeta.
- Alex, M., & Maulidiah, S. (2024). Peran Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dalam Pemeliharaan Jalan di Kecamatan Enok Kabupaten Indragiri Hilir. *Jurnal Mahasiswa Pemerintahan*, 1(3), 390–399.
- Anderson, D. (1990). *Environmental Policy and the Public Revenue in Developing Countries* (Issue 36). World Bank, Sector Policy and Research Staff, Environment Department.
- Asnery, R., Lionardo, A., & Wulandari, N. (2022). Efektivitas Program Pemeliharaan Jalan dan Jembatan pada Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Tata Ruang Provinsi Sumatera Selatan di Masa Pandemi COVID-19. *Tanah Pilih*, 2(2), 100–115. <https://doi.org/10.30631/tpj.v2i2.1153>
- Ceriani, R., Vignali, V., Chiola, D., Pazzini, M., Pettinari, M., & Lantieri, C. (2025). Exploring the Effectiveness of Road Maintenance Interventions on IRI Value Using Crowdsourced Connected Vehicle Data. *Sensors (Basel, Switzerland)*, 25(10). <https://doi.org/10.3390/s25103091>
- Daradjat, F. M., Amirulloh, M. R., & Sampurna, R. H. (2023). Implementation of Road Maintenance Program at the Public Works Office in Sukabumi Regency. *DIA: Jurnal Administrasi Publik*, 21(01), 157–171.
- Faisal, A., Mulyono, A. T., & Utomo, S. H. T. (2022). Kepuasan Pengguna Jalan terhadap Pelayanan Jalan Provinsi di Kalimantan Barat. *Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)*, 8(1), 11–26.
- Fajar, H., Said, M., & Hayat, H. (2023). Implementasi Pemeliharaan dan Penilaian Jalan Kabupaten di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga Kabupaten Malang. *PUBLIKA : Jurnal Ilmu Administrasi Publik*, 9, 153–170. <https://doi.org/10.25299/jiap.2023.13458>
- Fatimah, G. T. N., & Pamadi, M. (2024). Evaluation of the Impact of Road Pavement Damage on Traffic Safety (Case Study: Jl. Tonjong Cicenang Majalengka). *LEADER: Civil Engineering and Architecture Journal*, 2(4), 920–931.
- Hartono, A. R., Pratiwi, D. A., Arifin, S., Fatoni, M., & Endayani, E. (2025). Implementasi Program Pembangunan Infrastruktur Ruas Jalan Dinas PUPR Kabupaten Lebak: Studi Kasus: Ruas Jalan Rangkasbitung-Gajrug. *JURNAL SYNTAX IMPERATIF: Jurnal Ilmu Sosial Dan Pendidikan*, 6(3), 794–805.

- Julianti, J., Kustiawan, K., & Adiputra, Y. S. (2021). Implementasi Kebijakan Pemeliharaan Jalan Kota di Tanjungpinang Tahun 2017-2018 (Studi Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 13/PRT/M/2011). *Student Online Journal (SOJ) UMRAH-Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik*, 2(1), 108–115.
- Kadji, Y. (2015). *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik, Kepemimpinan dan Perilaku Birokrasi dalam Fakta Realitas*. UNG Press.
- Kamila, N., & Iskandar, I. (2022). Analysis of National Road Stability on National Road Sections in Bangka Regency, Bangka Belitung Province. *International Journal of Engineering Applied Sciences and Technology*, 7(5), 41–44. <https://www.ijeast.com/papers/41-44, Tesma0705,IJEAST.pdf>
- Kristiawan, P. R., Dewi, D. A. S., & Suharso, S. (2020). Implementasi Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan Berkaitan dengan Pemeliharaan Jalan (Studi Kasus Jalan yang Menjadi Kewenangan Kabupaten Magelang). *Borobudur Law Review*, 2(1), 30–39.
- Lestari, U. S., & Permatasari, R. P. (2022). Pengaruh Beban Lalu Lintas terhadap Kerusakan Perkerasan Jalan Gubernur Sarkawi Kabupaten Banjar. *Al Ulum: Jurnal Sains Dan Teknologi*, 7(2), 69–77.
- Makovska, J. (2020). Method of Evaluation of Road Routine Maintenance Strategies. *Economics, Finance and Management Review*, 4, 106–112. <https://doi.org/10.36690/2674-5208-2020-4-106>
- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rodaskarya.
- Monji, M., Morimoto, R., Cho, S., & Yoshitake, T. (2023). A Study on Relations among Residents-Participatory Road Maintenance Activities and Other Community Activities. *Journal of the City Planning Institute of Japan*, 58(3).
- Naseri, H., Aliakbari, A., Javadian, M. A., Aliakbari, A., & Waygood, E. O. D. (2023). A Novel Technique for Multi-Objective Sustainable Decisions for Pavement Maintenance and Rehabilitation. *Case Studies in Construction Materials*, 20, e03037.
- Putra, D., Yusuf, M., Fatriani, R., Darminto, C., & Hayati, N. (2025). Resistance to Coal Transportation Policy in Jambi Province, Indonesia: What are the Causes? *Politeia: Jurnal Ilmu Politik*, 17(2), 136–147.
- Ripley, R. B., & Franklin, G. A. (1986). *Policy Implementation and Bureaucracy*. Brooks/Cole. <https://books.google.co.id/books?id=C6HZA AAAMAAJ>
- Sekaryadi, Y. (2025). Peran Masyarakat dalam Perencanaan dan Pelaksanaan Pemeliharaan Jalan. *Jurnal HPJI*, 11(1), 63–74. <https://doi.org/10.26593/jhpji.v11i1.9067.63-74>
- Selamonika, T., Febriani, N. P., Wulandari, S., Sutarjo, M., & Lesmana, H. R. (2024). Implementation of Road Maintenance Policy at the Indramayu Public Works and Spatial Planning Office (PUPR). *International Journal Of Humanities Education and Social Sciences*, 4(3). <https://doi.org/10.55227/ijhess.v4i3.1246>
- Sharkansky, I. (1975). Structural Correlates of Least Developed Economies: Parallels in Governmental Forms, Politics and Public Policies among the Least Developed Countries and the Least Developed (U.S.) States. *Publius*, 5(2), 171–194. <http://www.jstor.org/stable/3329433>
- Suaib, H., Rakia, A. S. R. S., Purnomo, A., & Ohorella, H. M. (2022). *Pengantar Kebijakan Publik*. Humanities Genius.
- Sugiyono, S. (2019). *Metode Penelitian & Pengembangan Research and Development*. Alfabeta.
- Sukmadinata, N. S. (2017). *Metode Penelitian Pendidikan* (3rd ed.). Remaja Rosdakarya.
- Tahir, A. (2020). Proses Implementasi Kebijakan Transparansi Manajemen Pemerintahan Kota Gorontalo. *Jurnal Aplikasi Manajemen*, 11(1), 1–176.
- Triyono, A., Hermani, W., Amrulloh, N., & Setyawan, A. (2024). Improved Road Performance Through the Implementation of Routine Road Maintenance Management System. *Journal of Applied Engineering Science*, 22, 1–8. <https://doi.org/10.5937/jaes0-50995>
- Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Perubahan Kedua Atas Undang-

Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan (2022).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/195878/uu-no-2-tahun-2022>

Usman, A. R., Saleh, S. E., & Indriyani, S. (2025). Dampak Perbaikan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan UMKM di Kecamatan Kota Selatan Kota Gorontalo. *Economic Reviews Journal*, 4(1), 300–312.

Randy, D. (2025). Inovasi Pelayanan Perizinan Melalui SSWALFA (Surabaya Single Window) dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik di Kelurahan Balas Klumprik Kecamatan Wiyung Kota Surabaya. *Publika*, 13, 35-36.
doi:<https://doi.org/10.26740/publika.v13n1.p35-44>